

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 135

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIV

2016

Núm. 135

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: cuarto 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: 0212-467-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>Los primeros submarinos de la Armada española</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	9
<i>Presencia vasca en la Armada española (III)</i> , por José Andrés Álvaro Ocáriz	29
<i>Al servicio de la Corona. Soldados de mar y tierra en Filipinas: el caso de la familia Azcueta</i> , por Antoni Picazo i Muntaner	45
<i>La conquista de Portugal. Aspectos marítimos</i> , por Fernando de la Guardia Salvetti	55
<i>Bibliografía completa de Antonio Terry y Rivas. Sus escritos sobre navegación, astronomía y matemáticas</i> , por Beatriz García Álvarez de la Villa	65
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	79
La historia vivida: <i>Recuerdos del 98</i> Noticias generales.	
Documento: <i>Carta de Patiño para dotar seis buques de Ferrol</i>	87
Recensiones:	93

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Fue director-comisario de «La Guerra de la Independencia: personajes, hechos e instituciones», entre otras exposiciones, y colabora con la *Revista de Historia Militar*, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, la *Revista General de Marina* y el *Boletín de Infantería de Marina*. Es autor de varias obras relativas la historia militar cartagenera, como *Panorámica de la Artillería en Cartagena*, *Comandante Francisco Villamartín (1833-1872)*, *Antonio de Escaño (1752-1814)*, *Antonio Barceló y Pont de la Terra*, *Castillos y fortificaciones de la comarca de Cartagena. Desde la época púnica hasta nuestros días* (2003) y *Los Granaderos Californios. Pasado y presente* (2007), estas dos últimas en calidad de coautor, además de haber colaborado en el *Gran diccionario popular de Cartagena y su comarca*.

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.

Antoni Picazo i Muntaner es doctor en Historia por la Universitat de les Illes Balears (UIB), título que ganó en 1998 con la tesis «El Espacio Imaginario. La geografía fantástica y la colonización de América del Norte», y licenciado en Geografía por el mismo centro de estudios superiores (1997), así como postgrado (2010) de Educación Superior. Es autor, entre otros trabajos, de *Mallorquines en la colonización de Texas*, *L'espai imaginari i la conquesta d'Amèrica del Nord*, *La fiscalitat al municipi d'Artà*, *Els xuetes de Mallorca: grups de poder i criptojudaisme al segle XVII*, *Artà, 1931-1939*, *Urbanisme i classes socials a Mallorca, 1578-1818*, *La cultura de la Il·lustració a Mallorca*, *Cooperación y colaboración en la primera Edad Global y Capitanes de Manila*. Ha formado parte de equipos de investigación financiados por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, el de Economía, Industria y Competitividad, la Fundación Europea de la Ciencia..., y participado en numerosos congresos. Colaborador en revistas españolas, peruanas, costarricenses, venezolanas, mejicanas, estadounidenses, australianas, portuguesas, francesas, brasileñas..., en la actualidad imparte clases como profesor asociado en la UIB.

Fernando de la Guardia Salvetti, capitán de navío del Cuerpo General de la Armada en situación de retiro, es especialista en Artillería y Misiles y diplomado en Guerra Naval y Estado Mayor Conjunto en España y Estados Unidos. Ejerció la docencia en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y ocupó el cargo de secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval y el de asesor en relaciones internacionales del Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE). Permaneció siete años destinado en el Cuartel General de la OTAN (Bruselas), donde ejerció de asesor del representante militar español ante la alianza atlántica (MILREP) y de *chairman* del Naval Board. Ha participado en coloquios, conferencias y seminarios en diferentes foros nacionales e internacionales y es autor de numerosos artículos y análisis, fundamentalmente navales, publicados en la *Revista General de Marina* y la *Revista Historia Naval*. De la Guardia Salvetti está en posesión de diferentes condecoraciones relacionadas con su carrera militar.

Beatriz García Álvarez de la Villa es profesora en el Conservatorio Superior de Música de Granada. Licenciada en Geografía e Historia, especialidad de Musicología, por la Universidad de Oviedo —donde está cursando su doctorado—, está en posesión de un máster en Patrimonio Musical. Ha escrito en esta misma revista «Antonio Terry y Rivas (1838-1900). Vida y obra científico-matemática de un marino ilustre» y, recientemente, la publicación *Estudios Irlandeses* ha aceptado insertar en sus páginas «Terrys of Cork: the rise of an Irish merchant family in Spain and Latin-America», trabajo de la autora en colaboración con Kevin Terry. García Álvarez de la Villa también ha contribuido con varias entradas (voz TERRY) al *Diccionario biográfico español*, de la Real Academia de la Historia.

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

Como el reloj de la vida no se para, ya estamos a final de año y un nuevo número de nuestra REVISTA DE HISTORIA NAVAL ve la luz. Los trabajos que lo componen tocan temas y épocas variados que van desde el pasado reciente —con un estudio sobre los submarinos, campo en el que España podría haber sido líder al tener en casa a alguno de los más cualificados inventores en este ámbito —, hasta Filipinas, la provincia española de Ultramar cuya traída a colación viene muy a propósito dado que, dentro de la Semana Naval de septiembre, se inauguró la exposición temporal «El Galeón de Manila: 250 años de Lago español». También se ocupan las páginas de este número del Pacífico, aquel «Mar del Sur» que Vasco de Gama divisó por vez primera y al que Magallanes, primer europeo que lo atravesó, rebautizó definitivamente. El quinto centenario de esta hazaña está, como quien dice, a la vuelta de la esquina (se conmemorará en 2020), al igual que el de la llegada portuguesa al Maluco, que abrió la ruta a Europa de las preciadas especias. La desaparición de la ruta terrestre creada por Marco Polo, a causa del avance otomano, revalorizó en los mercados europeos el producto, lo que unido al régimen de monopolio que sobre su comercio impuso el imperio hermano, hizo aún más apetecible la incorporación de sus dominios a la Monarquía hispánica tras la conquista militar de Lisboa en tiempos de Felipe II, episodio que también es tratado por nuestros articulistas.

En otro orden de cosas, esta entrega de la REVISTA se ocupa asimismo de Antonio Terry y Rivas, personaje vinculado a la Armada que destacó no solo en el ámbito de las matemáticas y la navegación, sino también en el de la astronomía, lo que le entronca con Antonio de Ulloa y con Jorge Juan, cuyas figuras, dicho sea de paso, fueron glosadas durante las LIII Jornadas de Historia Marítima por el capitán de navío Moratalla, quien nos expuso gráficamente los detalles de la observación del eclipse total de sol que aquel realizó, al regreso del Caribe, en la zona de las Azores en 1778.

Y, como brillante colofón a este año que se acaba, habría que comentar el hecho de que un español natural de Macharavialla (Málaga), don Bernardo de Gálvez, gobernador de la Luisiana en 1776, sea el séptimo extranjero cuyo retrato (una copia del original atribuido a Mariano S. Maella y propiedad de la familia De Haya-Gálvez) pende de las paredes del Capitolio, merced a su nombramiento, a título póstumo, como ciudadano honorario norteamericano, por su participación dentro de la ayuda que España brindó de las colonias americanas en su proceso de emancipación de la corona británica. Victorias como las de Baton Rouge (1779), Mobile (1780) o Pensacola (Panzacola en español, 1781) hicieron a Gálvez acreedor de que el rey Carlos III le concediera el título de conde de Gálvez, y que el mismo general Washington, aquel que no hacía mucho había participado en el ataque a Cartagena de Indias, sentenciara durante su toma de posesión como primer presidente de los Estados Unidos de América del Norte, mientras escuchaba las veintiuna salvas de

honor que el propio Bernardo de Gálvez efectuaba desde su barco, el *Galveston*: «Esto que hoy se celebra, *no habría sido posible sin la ayuda española* en dinero y material y hombres».

Con el hecho de que ahora en el nomenclátor urbano de muchas localidades estadounidenses —sobre todo en Texas y Luisiana— figura el nombre de «Bernardo de Gálvez» o «General Gálvez», en pie de igualdad con otras figuras extranjeras egregias partícipes de la independencia norteamericana, como el general Lafayette, se hace justicia histórica a lo que, hace 300 años, el viento se llevó por avatares de la política del momento.

LOS PRIMEROS SUBMARINOS DE LA ARMADA ESPAÑOLA

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería (R)

Resumen

No hay duda de que la incorporación a la Armada del primer sumergible —hecho que constituyó el germen del Arma Submarina, elemento de combate fundamental en la defensa marítima del territorio y la proyección de las fuerzas de la nación en ambientes internacionales— es una efeméride de la historia de España y, como tal, digna ser conmemorada. Su arribada a territorio español tuvo lugar el 12 de marzo de 1917, en aguas del puerto de Las Palmas, y así la comunicaba el comandante de Marina al ministro: «Llegó submarino *Isaac Peral*, amarrando al costado del crucero *Cataluña*. Entró en puerto por sus propios medios, sin novedad en la dotación». Un siglo después, otro submarino con esta misma denominación, pero de tecnología mucho más avanzada, surcará las tranquilas aguas del mar de Mandarache una vez que abandone las gradas del varadero de Santa Rosalía, en los astilleros de Cartagena.

Palabras clave: Submarinos, Ristori, Cartagena, Isaac Peral.

Antecedentes

EL empeño científico por hacer realidad el ensueño de la navegación submarina entró en una fase muy avanzada en lo tocante a su aplicación bélica gracias a lo realizado en la bahía de Cádiz con el prototipo inventado por el teniente de navío Isaac Peral. El ingenio, que llevaba el nombre de su inventor, presentaba forma de esferoide prolato de 22 y 2,8 metros de longitud en los ejes; se propulsaba gracias a varias baterías de acumuladores que generaban electricidad suficiente para accionar dos motores que ponían en marcha dos hélices gemelas, y a proa montaba un tubo lanzatorpedos con capacidad para contener tres torpedos Schwartzkopf de dotación. La última de las pruebas oficiales a que se sometió se llevó a cabo el 21 de junio de 1890 y fue observada, como en las ocasiones precedentes, por una comisión técnica de jefes y oficiales de Marina presidida por el capitán general del departamen-



Isaac Peral

to de Cádiz. Como había ocurrido con todos los ensayos efectuados hasta entonces, los comisionados quedaron unánimemente satisfechos, según expresan los telegramas dirigidos al Gobierno al término de la prueba.

Tal satisfacción no era de extrañar. Peral había patentado un sumergible capaz de conservar la horizontalidad gracias a un aparato que funcionaba automáticamente tan pronto como detectaba el más leve desequilibrio; de sumergirse y de emerger a cualquier profundidad, con rapidez o lentitud, en marcha o parado; cuya aguja magnética no sufría alteraciones; en cuyo interior se respiraba un aire suficiente y en estado tan químicamente puro como fuera de él, y dotado de una torre óptica que permitía ver, incluso en inmersión, todos

los objetos exteriores proyectados sobre el plano de observación, facilitando así la apreciación de distancias y el seguimiento exacto de los movimientos de los buques.

Del mérito de lo conseguido da elocuente testimonio la leyenda que figura en el sable con que S.M. la Reina premió al teniente Peral y que había pertenecido al rey Alfonso XII, así como la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo con que se le distinguió y que a partir de entonces luciría en el pecho. Sin embargo, poco tiempo después las tornas mudarían y, como consecuencia de sus divergencias con el Consejo Superior de Marina en cuanto a la continuación del proyecto, se verá obligado a pedir la licencia absoluta de la Marina de Guerra.

Demos ahora un salto en el tiempo. Han pasado algunos años, y el colectivo naval, todavía no repuesto del trágico naufragio del crucero *Reina Regente*, recibe la noticia de que Peral marchaba a Berlín «al objeto de ponerse en cura del tumor que sufre en la cabeza, y a consecuencia del cual ha perdido un ojo», según rezaba un escueto comunicado. Pese a los sombríos pronósticos, la buena nueva de que la operación había sido resuelta satisfactoriamente por el doctor Bergman suscitó en sus familiares una tenue esperanza. Pero todo fue un espejismo, y poco tiempo después le llegará la muerte. La prensa acoge la noticia manifestando el sentimiento general de pesar que invade al país, y en especial a su tierra natal, y ofreciendo algunas notas relativas a sus últimos años de vida:

«Como todas las imaginaciones superiores, se halló siempre dominado por una idea; bien claro lo demostró con sus primeros esfuerzos para hacer de nuestra nación

la potencia más formidable y temida de Europa, al empezar su campaña dirigiendo aquel monstruo submarino desde las playas de Cádiz, y que cualquier otro César pudo exclamar antes de pasar el Rubicón *Alea jacta est*, ha sido censurado injustamente, maltratado, mofado y escarnecido por enemigos poderosos, envidiosos de su fama y de su gloria [a los que] desafió con la nobleza de su alma, a todos combatió lealmente, haciendo el sacrificio más grande, más inmenso que se conoce. Peral, se despojó de aquellas insignias que constituían el porvenir de su hijo, y al arrojar lejos de sí tan honroso uniforme, lo hizo llevado de grande amor a esta nación que tan mal había correspondido al sacrificio de uno de sus más preclaros e ilustres hijos. No de otro modo podía el inventor del submarino decir al país, lo que por todos es conocido en su célebre *Manifiesto*. Peral, perdió su carrera para defenderse de sus enemigos, para discutir en el terreno científico la verdad de sus inventos».

Falleció Peral el 23 de mayo de 1895. El traslado de sus restos a España no se hizo esperar. El día 29, a las cinco y media de la mañana, llegaban acompañados de su viuda, su hija y su hermano Pedro a la Estación del Norte, donde les esperaban varios amigos. Tampoco faltaba en el cortejo fúnebre personal del Centro Técnico Industrial y algunos marinos de paisano. Allí, en los muelles de mercancías, permaneció hasta las cinco y media de la tarde, en que fue conducido, en carroza de ébano tirada por ocho caballos empenachados, al cementerio del Este o de Nuestra Señora de la Almudena. Multitud de coronas cubrían el féretro, y un gentío inmenso poblaba las calles por donde discurrió el itinerario del cortejo. Pese a esta solemnidad, ninguna comisión oficial de Marina estuvo presente.

Mientras el casco vacío del prototipo de submarino *Peral* languidecía en el arsenal de La Carraca, arrumbado como un trasto inútil, en Europa continuaban los ensayos en materia de navegación submarina. Y así, en Francia progresan los proyectos *Gustave Zédé* y *Gymnote*, cuyas pruebas arrojan resultados tan concluyentes que se decide poner en quilla al *Sirene*; en Portugal continúan los estudios y trabajos del proyecto de buque submarino del teniente João Augusto Fontes Pereira de Mello; y Suecia persevera en sus ensayos con el *Nordenfält*. Por otro lado, en una de las dársenas del puerto de Cherburgo, el submarino *Goubet* permanecía desde 1895 inactivo, sujeto a embargo judicial, al no poder hacer frente su autor a los compromisos contraídos una vez consumida toda su fortuna en crear y modificar su barco modelo. Mientras, en Alemania se llevan a cabo con gran secreto las pruebas del primero de los cuatro buques submarinos en construcción, y en Italia, un pequeño torpedero eléctrico submarino de nombre *Pullino*, al mando del capitán Scotti, atraviesa sumergido las aguas del golfo de La Spezia, situándose bajo la quilla del buque escuela *María Adelaida*, contra el que simula un ataque con torpedos Whitehead. La prueba es presenciada por los almirantes Racchia y Labrano, quienes manifestaron su satisfacción por cómo había respondido el buque, construido en 1893 en ese arsenal y algunas de cuyas características, a pesar de que el proyecto ha permanecido celosamente oculto, han logrado romper este velo de misterio y trascender al dominio público, como que mide 25 metros de largo por 1,80 de diámetro, que sus electromoto-

res están alimentados por baterías de acumuladores sistema Julien, y que varias hélices, colocadas en la parte superior e inferior del casco, le hacen subir y bajar a voluntad, mientras otras dos, emplazadas a ambos extremos, se ocupan de la propulsión.

Así pues, vemos que, en lo que a ensayos de navegación submarina se refiere, Francia e Italia, con una fe y perseverancia dignas de todo encomio, sin dejarse dominar por el desaliento, como ha ocurrido en otros países tan pronto como se ha tropezado con las primeras dificultades, no han cesado en su empeño, conscientes sus ingenieros de que una empresa científico-técnica así de ardua requerirá largos años de estudios, ensayos y observaciones para ser coronada con éxito. De esta manera, con pasos vacilantes, superando un día un obstáculo que parecía insalvable, logrando otro resolver venturosamente un problema que se había antojado hasta entonces irresoluble, se va avanzando hacia el objetivo propuesto. Y se hace sin ruido ni publicidad, que resultaría prematura, y podríamos añadir que con gasto relativamente pequeño, limitado a la consignación anual que se destina a dichas experiencias.

Fuera de Europa, en el otro extremo del mundo, el marino C. Seymour Allan, residente en Sídney, ha realizado en los baños públicos de Melbourne pruebas con un modelo en pequeña escala de un torpedero submarino diseñado por él y capaz de sumergirse a cualquier profundidad y de moverse bajo el agua tan rápida y fácilmente como en superficie. Las pruebas fueron presenciadas por el conde de Mapetou, el gobernador de la provincia, el comandante de Marina y gran número de oficiales de los cuerpos técnicos del Ejército y la Armada, así como por una comisión de ingenieros y arquitectos navales, todos ellos arropados por algunos centenares de personas invitadas expresamente al acto. El experimento resultó un éxito, y el inventor aseguró que, cuando las pruebas se verificaran con un buque de tamaño real, este podría permanecer hasta tres días en inmersión, así como portar en ambos costados torpedos de disparo. Y en Estados Unidos, en 1897, además de haberse botado en Elisabethport el construido por la casa Nixon, continúan, si bien aún sin resultados satisfactorios, los ensayos del *Ballena Inteligente*, el *Pacemaker* y el *Nautilus*. Pero el espaldarazo definitivo al desarrollo de la navegación submarina en la Unión lo dará la comisión de construcciones al recomendar el proyecto de buque submarino de 138 toneladas de desplazamiento y 24 metros de eslora presentado por la casa John P. Holland Torpedo-boat Company de Nueva York, presupuestado en 750.000 pesetas y diseñado principalmente para navegar entre dos aguas hasta 20 pies de profundidad, capaz de mantenerse sumergido seis horas navegando a ocho millas. La Torpedo-boat pondrá de inmediato en quilla dos de ellos, cuya construcción comenzará sin demora en sus talleres.

En cuanto a puestas en servicio en 1896, Brasil ha adquirido dos buques submarinos del tipo Goubet modificado, y el conflicto greco-turco (la llamada Guerra de los Treinta Días) ha llevado a los beligerantes a adquirir un total de tres submarinos tipo Nordenfelt (uno Grecia y dos Turquía), de 260 toneladas y 12 nudos de velocidad.

En lo que hace a España, en uno de tantos asuntos clasificados como reservados y, por tanto, no sujetos a pública exposición, se sigue experimentando un barco submarino del que ha trascendido que tiene forma igual o semejante a la de los submarinos ensayados en otras naciones, esto es, muy prolongada de unos 20 metros, por tres o cuatro de altura, que remata por los extremos en sendos conos, y que está construido en acero. Es lógico suponer que la máquina motriz, el alumbrado y demás mecanismos necesarios para el servicio en el interior del submarino y para sus evoluciones tendrán por agente la electricidad. Las repetidas pruebas hechas hasta ese momento parecen apuntar a que la inmersión del buque, su estabilidad dentro del agua, la fiabilidad de gobierno, su ascensión y salida a flote se verifican con regularidad y precisión, y que se debe, por lo tanto, considerar esta parte de la navegación submarina completamente resuelta (1).

El proyecto Ristori

En España empezaba a ser del dominio público que otros proyectos para la construcción de un buque submarino habían concurrido en el tiempo con el de Peral, pero que, desatendidos por las autoridades, quedaron en el olvido. Tal ocurrió con el del polifacético ingeniero Rafael Pacheco González, cuyo modelo a escala ya había presentado a la prensa en 1884; con el de los oficiales de Artillería del Ejército Isidoro Cabanyes Olcinellas y Miguel Bonet Barberá, presentado en abril de 1885; con el del ingeniero mecánico Buenaventura Junquera y Domínguez, antiguo oficial procedente de la Academia de Artillería de Segovia y dedicado por entonces a la industria civil, cuyo proyecto llegó a ser sometido a informe del Centro Técnico de la Armada; o el del capitán de Ingenieros del Ejército Eduardo Mier y Miura, ingeniero geógrafo destinado en el Instituto Geográfico y Estadístico, cuyos trabajos e invenciones relacionados con la marina de guerra, y en especial con la navegación, gozaban de gran prestigio.

Un episodio poco conocido al respecto, y en el que por ello nos detendremos, tuvo por escenario el arsenal de Cartagena, donde el contador de navío de 1.^a clase don Ambrosio Ristori y Mella, por real orden de 18 de julio de 1898, fue autorizado para que en dicho establecimiento formase «los planos, presupuesto y proyecto» del submarino de su invención. Pero, antes de seguir adelante con este asunto, tracemos una semblanza de este personaje, que llegará destinado al departamento mediterráneo en febrero del año siguiente con objeto de dirigir los trabajos de construcción del sumergible, que habían de comenzar en breve.

Nacido en Trinidad (isla de Cuba) el 25 de junio de 1845, por real orden de 9 de mayo de 1861 es nombrado meritorio del Cuerpo Administrativo de la

(1) VALLÉS, Camilo: «Los arsenales marítimos de Italia», en *Memorial de Artillería*, serie IV, tomo VI, 1896.

Armada y destinado a la intervención del departamento en Cádiz, cuerpo en el que proseguirá su carrera y donde alcanzará el empleo de contador de navío de 1.^a clase el 14 de abril de 1892.

Encontrándose destinado en el apostadero de Filipinas, el 8 de mayo de 1896 dirige una instancia al ministro de Marina en la que dice ser «autor de un aparato que no solo puede prestar a la Marina de guerra buenos y diversos servicios a cambio de un gasto relativamente insignificante, sino que, en casos extremos, sirve preparándole convenientemente, para realizar la destrucción de una escuadra, volándola en un instante previamente determinado, sin que se aperciba de su peligro». Y añade que se encuentra dispuesto a pasar a Madrid a fin de exponer las razones de la conveniencia de adoptar dicho aparato, para lo que solicita los auxilios económicos necesarios, al carecer de bienes de fortuna.

La Dirección de Material evacuó el preceptivo informe el mes siguiente, informe que obtuvo la conformidad del ministro, quien en su respuesta a la petición dice no advertir la «necesidad el regreso del Jefe mencionado para dar a conocer el aparato de que es inventor, puesto que sólo se trata de ver si es conveniente o no para la Marina», ya que debe bastar prevenir «al Comandante General del Apostadero de Filipinas que nombre una comisión que estudie los datos que quiera facilitar el inventor y en vista de ellos se informe a este Ministerio». Desconocemos si esta comisión llegó a constituirse o si el asunto se resolvió finalmente. Lo cierto es que Ristori continuó destinado en la comisaría de acopios del arsenal de Cavite hasta el 30 de enero de 1898, cuando embarcó para la Península. A su arribo a Barcelona, imposibilitado de continuar viaje, solicita dos meses de licencia por enfermedad —que le son concedidos por real orden de 18 de marzo—, para quedar, a partir del 1 de junio, en expectativa de destino. En esta situación permanecerá hasta que, por real orden de 22 de julio, se le nombre comisario interventor de la provincia de Barcelona, cargo del que tomó posesión el 14 de septiembre y que ejerció hasta el 27 de enero del año siguiente, en que cesó para trasladarse en comisión al arsenal de Cartagena, cumplimentando lo dispuesto en la citada real orden de 18 de julio del año antecedente.

Ristori se presentó en Cartagena el 9 de febrero (2). ¿Qué había ocurrido en el lapso entre su llegada a Barcelona y su arribada a Cartagena? Pues que el señor Ristori, al igual que había hecho en 1896 durante su paso por el apostadero de Filipinas, después de su arribo a Barcelona dirigió una instancia al ministro de Marina «en súplica de que le sea admitida la oferta que hace al Estado de un aparato submarino de su invención para batir a los buques enemigos mediante ciertas condiciones». La autoridad que con fecha de 30 de abril dio curso al escrito añade que,

«después de haber conferenciado con el recurrente, considero conveniente se acepte su ofrecimiento facilitándole los medios para construir uno de dichos

(2) Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, sección Cuerpo del Ministerio, leg. 3268/233.

aparatos a fin de hacer las pruebas necesarias y ver si el resultado corresponde a las esperanzas de buen éxito que abriga el inventor, pero para ello es necesario que previamente se comisione un ingeniero de la Armada que posea conocimientos especiales en el ramo de electricidad para que puesto de acuerdo con el autor y auxiliado de un escribiente delineante levante los planos del aparato y formule el presupuesto correspondiente».

Apenas transcurrido un mes, por real orden de 22 de mayo se dispone que el capitán general del departamento facilite «los medios necesarios para la formación de planos, presupuesto y proyecto de un aparato de su invención oyendo previamente la opinión que emita sobre el particular una junta competente que designará V.E., de las explicaciones que de el interesado para poder conocer con exactitud la utilidad del aparato que ofrece». Consecuentemente con lo anterior, se ordenaba al comandante de marina de Barcelona que, a los fines consiguientes, compusiera la junta en cuestión, en la que «V.S. [actuará] como presidente y [como] vocales el Comandante del cañonero *Pilar*, el tercer comandante del acorazado *Numancia* y el teniente de navío de la Armada D. Joaquín Ortiz» (3).

Atendiendo al contenido del acta y del informe de la junta, y a las favorables conclusiones que cita la real orden de 18 de julio de 1898, y tras el preceptivo informe de la Dirección de Material, el ministro se dirige al capitán general del departamento marítimo de Cartagena, a quien comunica que ha tenido a bien «disponer se autorice al mencionado contador de navío de 1.^a clase Don Ambrosio Ristori y Mella, para que se traslade a ese Arsenal donde se servirá V.E. facilitarle los elementos que sean necesarios para la formación de planos, presupuesto y proyecto del aparato de su invención con arreglo a lo prevenido en la real orden de 22 de mayo último». Ristori demorará su presentación hasta el 9 de febrero siguiente, debido a las dilaciones en el nombramiento de su relevo, lo que se pone en conocimiento del intendente y del presidente de la junta administrativa del arsenal para «que le sean facilitados por ese Arsenal los elementos necesarios para la formación de planos, presupuesto y proyecto, del aparato de su invención».

El 21 de junio, Ristori solicita autorización «para realizar aquellas construcciones que requieren previos ensayos prácticos para poderse llegar al exacto conocimiento de su utilidad y en caso afirmativo, si dichas construcciones y la del buque han de llevarse a efecto en este o en otro Arsenal del Estado, por más que, en algunos casos, creo que será indispensable el recurrir a la industria particular», solicitud que justifica adjuntando un extenso y minucioso informe de lo realizado en el tiempo que lleva en el departamento mediterráneo:

«... he podido recoger cuantos datos necesitaba para terminar, hasta donde es posible, la memoria y planos del proyecto de submarino que tuve el honor de ofre-

(3) Archivo Naval de Cartagena, Cuerpo Administrativo, expediente de don Ambrosio Ristori Mella. Oficio del comandante de Marina y capitán del puerto de Barcelona y real orden de 22 de mayo de 1898.

cer al gobierno de S.M. en mayo de 1896; pero consistiendo la originalidad de este principalmente en la manera de construir el vaso y en sus elementos de motilidad, máquina y propulsor, que son los que han de dotarle de la más absoluta autonomía, para poder desplazarse en el agua en todos los sentidos con la rapidez necesaria en cada caso, preciso es, antes de proceder a ciertas determinaciones, para dar por finalizada la memoria y poder trazar los planos definitivos, realizar ensayos prácticos que puedan patentizar la eficacia de los medios que empleo y que suministren datos indispensables relacionados con su volumen y peso, extremos que a su vez se hayan íntimamente ligados al desplazamiento del casco; es decir, que he adquirido el convencimiento de que no basta el estudio teórico de mi proyecto para dar por ultimado sus trabajos preliminares. De nada serviría el que yo, presentase la memoria completa y se emprendiera el trazado de planos, que tanto trabajo ha de producir, si una y otra cosa al disponerse la construcción o más tarde en las pruebas que tuvieran por necesidad, imposible de eludir, que ser modificadas en sus detalles íntimamente relacionados con el conjunto. Además, creo que no debe perderse jamás de vista la conveniencia de la mayor reserva sobre los puntos más esenciales del invento por lo que a ser posible ciertos trazados no deben realizarse ni sus explicaciones escribirse con anterioridad, sino que lo uno y lo otro debe ser simultáneo con la secreta construcción del aparato, si se acuerda. La resistencia que el vaso, cualquiera que sea la forma que se escoja, ha de oponer a las presiones del mar aceptada que sea la construcción que propongo, requiere pruebas que son ineludibles; lo propio ocurre con la clase de propulsión que he adoptado y de la que depende la absoluta libertad que el buque ha de tener para realizar su misión sin fiar la vida de sus tripulantes a complicados aparatos de fácil inutilización, sobre todo en las navegaciones a profundidad, y tales ensayos prácticos imponen construcciones previas, para las que no existe autorización alguna. Nunca es suficiente el estudio de un buque de la índole del que me ocupa; más, indispensablemente, tiene que resultar nulo este estudio si no es auxiliado por la práctica. Sin ella no es posible el conocer, ni aún a veces suponer, muchos resultados y de tal vacío sólo se obtiene el cansancio del ánimo en sustitución del estímulo que es el único auxiliar poderoso de cualquier empresa por insignificante que sea. Por otra parte, la originalidad que afectan al buque, sus máquinas, armamento y accesorios hace imposible toda idea de presupuestar ínterin las construcciones parciales no vayan suministrando los datos convenientes para calcular el coste aproximado de un aparato completo» (4).

La respuesta se demoró un tanto, y hasta el 16 de agosto una real orden, en contestación a lo solicitado anteriormente, no dispondrá que «para realizar las experiencias y ensayos indispensables a la construcción del submarino ideado por el contador de navío de 1.^a clase D. Ambrosio Ristori y Mella se espere a que haya sobrantes de crédito en los que mensualmente se consignan para las atenciones de ese Arsenal».

La siguiente información que nos proporciona su expediente personal es su fallecimiento el 13 de febrero de 1900, en su domicilio en el barrio Peral de Cartagena, y el traslado de sus restos, al día siguiente, al cementerio de Nues-

(4) *Ibíd.*

tra Señora de los Remedios. Algún periódico, a la noticia de su fallecimiento, añadió que era «persona ilustradísima, que merecidamente gozaba el renombre de sabio» y, en relación con el asunto que nos ocupa, que «era inventor de un submarino, cuyos planos y proyectos estaban ya aprobados por la superioridad, y en breve se iban a comenzar en este arsenal (Cartagena) los trabajos para su construcción», aunque fatalmente pasó a engrosar la larga nómina de proyectos malogrados que rodeó la génesis de este tipo de buque.



Capitán de navío Ferrándiz

El nuevo siglo

Al comenzar el nuevo siglo, superado el pesimismo en que se sumergió la nación tras el 98, España parece decidida a acometer un proceso de regeneración en todos los órdenes. Y así, en el ámbito marítimo se encuentran en marcha los trabajos encargados a la recién creada junta encargada de proponer «al Gobierno en el plazo más breve que sea posible el programa de unidades que han de componer la Escuadra nacional, señalando los tipos de diversas clases que deberán formarla, é indicando su coste aproximado». En cuanto a lo relacionado específicamente con el objeto de nuestro trabajo, parece también superada la por unos llamada «tragedia», por otros «frustración» y por algunos incluso «gran conjura» que malogró el proyecto de Isaac Peral. Este será el tiempo en que por primera vez encontramos en la legislación marítima española el vocablo «sumergible» o «submarino», ya que en esta época se emplean indistintamente, o bien referencias a dicho nuevo tipo de buque en el proyecto de ley de 25 de enero de 1904 que el ministro de Marina José Ferrándiz y Niño presenta a las Cortes, y en cuyo programa de obras y adquisiciones, en el apartado «Defensas móviles», figura entre otros «un torpedero sumergible de 100 a 110 toneladas, buque experimental y para instrucción del personal», por un importe de 1,5 millones de pesetas. Pero este proyecto de ley fue retirado de las Cortes por un real decreto de 14 de junio de 1905, ya que por otro real decreto de 26 de mayo anterior el nuevo ministro de Marina había sido autorizado para presentar «a las Cortes el proyecto de ley de construcción de fuerzas navales y de reorganización de servicios de la Armada». Ocupaba entonces la cartera Eduardo Cobián y Roffignac, que recibió el cargo de Marcelo Azcárraga Palmero, después de

un breve tránsito de veinte días. A un nuevo ministro, Miguel Villanueva y Gómez, que tampoco se consolidará al frente del Ministerio, le corresponderá la disolución de la junta creada en 1902, al considerar «terminada la misión confiada».

La llegada de nuevo al Ministerio del capitán de navío Ferrándiz (5) le permitirá presentar a las Cortes un proyecto de ley denominado «de Organizaciones marítimas y Armamentos navales militares». Sobre la base de este proyecto, el 7 de enero de 1908 verá la luz la conocida como «ley Ferrándiz», por ser este miembro del gobierno de Antonio Maura quien, en su calidad de ministro de Marina, decreta y sanciona «la reformas de los Institutos, organismos y servicios de la Marina, y la creación, dentro de los recursos disponibles, de nuevos elementos de fuerza». En uno de los apartados del correspondiente programa, denominado «Acorazados, torpederos y destroyers ó submarinos ó sumergibles», se asignan 6,3 millones de pesetas para «tres destroyers de unas 350 toneladas, á 6.000 pesetas la tonelada, con armamento completo, ó tres sumergibles ó submarinos de 250 á 300 toneladas á 7.000 pesetas la tonelada, con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques».

El tenor opcional de este párrafo viene motivado por el estado en esos momentos de la construcción naval en cuanto a estos dos tipos: submarinos y sumergibles, pues si bien modificaba el citado proyecto de ley autorizado por real decreto de 1 de junio de 1907, añadía todo lo expresado en cuanto a los submarinos. Hacía constar en su preámbulo que «en este momento, la atención que en todas partes se otorga a los sumergibles permite asegurar que en no lejano porvenir serán imposibles los bloqueos efectivos y prolongados de los puertos militares», añadiendo que, en atención a lo expuesto en el proyecto en el sentido de que los puertos nacionales «lleguen a alcanzar el valor militar de que son susceptibles», se prevén «créditos para el reemplazo del material fijo de defensa, adquiriendo los más perfectos modelos, y también, sin dejar de tener en cuenta los sumergibles, el necesario para la construcción de 25 torpederos de 180 toneladas». Y aunque, en el programa, entre los créditos a solicitar figura un apartado para «Buques de combate, torpederos y destroyers ó submarinos», no se consigna la construcción de ningún buque de este último tipo.

La llamada *ley de escuadra* o *ley Ferrándiz* permitió que las obras en ella autorizadas se realizaran por contrata en los arsenales de Ferrol y Cartagena, de acuerdo con las bases generales recogidas en el real decreto de 21 de abril de 1908, en las que no hay mención alguna de la construcción de submarinos. Y, vistas las proposiciones presentadas a dicho concurso, fue

(5) La Sociedad Española de Construcción Naval —«la Naval» para unos y «la Constructora» para otros— estaba participada por un consorcio de compañías británicas (Vickers Sons and Maxim Ltd., Sir W.G. Armstrong Whitworth y John Brown and Co. Ltd.), y un grupo financiero e industrial español agrupado en torno a Altos Hornos de Vizcaya y al marqués de Comillas, que poseía un astillero en Matagorda.

adjudicado a la Sociedad Española de Construcción Naval, a la que, por real orden circular de 4 de febrero de 1909, se invitó a que manifestase, «dentro del plazo de cincuenta días, su conformidad con las modificaciones» que a continuación se expresaban y en la que no se hacía ninguna referencia a los submarinos. A la nueva propuesta siguió una real orden de 14 de abril de 1909 que disponía «se adjudiquen las obras sacadas a concurso por real decreto de 21 de abril de 1908 a la S.E.C.N., con arreglo a las bases generales del concurso y a la proposición presentada por la Sociedad en 21 de agosto del citado año, en cuanto no resulte modificada por las cláusulas de la real orden de 4 de febrero del corriente año, aceptadas por dicha Sociedad en su comunicación de 20 de marzo último» y por otras que se



Amalio Gimeno y Cabañas

añaden en esta real orden, entre las que figura una adicional referente a submarino(s) por la que «queda sin efecto la oferta de la Sociedad de aumentar la obra naval contenida en su proposición correspondiente al II grupo (Cartagena) con un submarino de unas 120 toneladas de desplazamiento». Con ello quedaba por el momento excluida toda posibilidad de dotar a la Armada de algún buque de este tipo (6).

El paso siguiente lo dará el ministro Amalio Gimeno Cabañas, que ostenta la cartera de Marina desde el 31 de diciembre de 1912. Gimeno Cabañas, tras exponer «la necesidad ineludible de dotar a la Nación de fuerzas eficientes para su defensa naval y la evidente conveniencia de procurar obtener el material de guerra más apropiado a tal fin, sin solución de continuidad con el que como primer escalón de nuestra flota militar determinó la ley de 7 de enero de 1908, [que] exigen no demorar por más tiempo el arbitrio de los medios conducentes al logro de tan levantado propósito», es autorizado por real decreto del 3 de junio siguiente a presentar «a las Cortes un proyecto de ley para continuar nuestros armamentos navales, en analogía con lo dispuesto en la ley de 7 de enero de 1908». Lo redacta con fecha 25 de octubre de 1913, dos días antes de su cese, recogiendo en un extenso preámbulo el camino

(6) Después del paso por él de Valeriano Weyler y Nicolau, de Víctor María Concas y Palau, de Juan Alvarado y del Saz, de Santiago Alba Bonifaz y de Juan Jácome Pareja.



Augusto Miranda Godoy

recorrido hasta el momento para llegar, en cuanto a los buques de línea que han de construirse, a lo que denomina «segundo escalón de los que han de constituir nuestro programa naval en su completo desarrollo», realizado en un plazo no mayor de ocho años y considerando inexcusable la construcción, entre otras unidades, «de sumergibles de no menor desplazamiento de 400 toneladas en la superficie, y una reserva prudencial de 100 a 120 toneladas de aumento en inmersión, que permita que estos buques naveguen en buenas condiciones como buques ordinarios». En la parte dispositiva del citado proyecto se cita la construcción, entre otras unidades, de «ocho sumergibles de unas 400 toneladas en la superficie, a 7.500 pesetas la tonelada por un importe total de 24.000.000 pesetas».

El proyecto de ley antes citado se retiraría pero, por real decreto de 29 de abril de 1914, Augusto Miranda y

Godoy, ministro de Marina desde el 27 de octubre de 1913, es autorizado «para que presente a las Cortes un proyecto de ley sobre la continuación de las construcciones navales y habilitación de los puertos militares», cuyo cuerpo expositivo, de 7 de mayo, al igual que el anterior muy extenso, hace hincapié en la necesidad de acentuar «resueltamente la protección a la industria y a los productos nacionales». En él se señala que en los años 15, 16 y 17 en los astilleros y arsenales se realizará, entre otras obras, la de «tres sumergibles, que deberán estar terminados en 1918, cuyo coste aproximado es de tres millones cada uno», consignándose para su construcción o adquisición, hasta fines de 1917, nueve millones de pesetas, e igualmente, «para empezar otros tres, un millón de pesetas».

El anterior proyecto de ley también fue retirado de las Cortes por real decreto de 28 de octubre de 1914. Y en la misma fecha queda nuevamente autorizado a presentar otro, fechado en 30 de octubre de 1914, cuyo preámbulo, invocando «los graves acontecimientos ocurridos en Europa», señala que «los incidentes ocurridos en la guerra actual ponen de manifiesto la gran importancia que por virtud de recientes perfeccionamientos han adquirido las armas submarinas como elementos de la defensa de las costas». Todo ello justifica la construcción de «28 sumergibles de los tipos y características que fijará el Ministerio de Marina, teniendo en cuenta los servicios a que se desti-

ne cada una de las unidades o grupos, incluyendo el material necesario para salvamentos y reparaciones», para lo que se destinan 110 millones de pesetas.

La anterior disposición cobrará cuerpo de ley el 17 de febrero de 1915, transcrita casi literalmente. Solo se le añade una coetilla: «... incluyendo el material necesario para salvamentos, reparaciones y *aprovisionamientos*», y un artículo adicional:

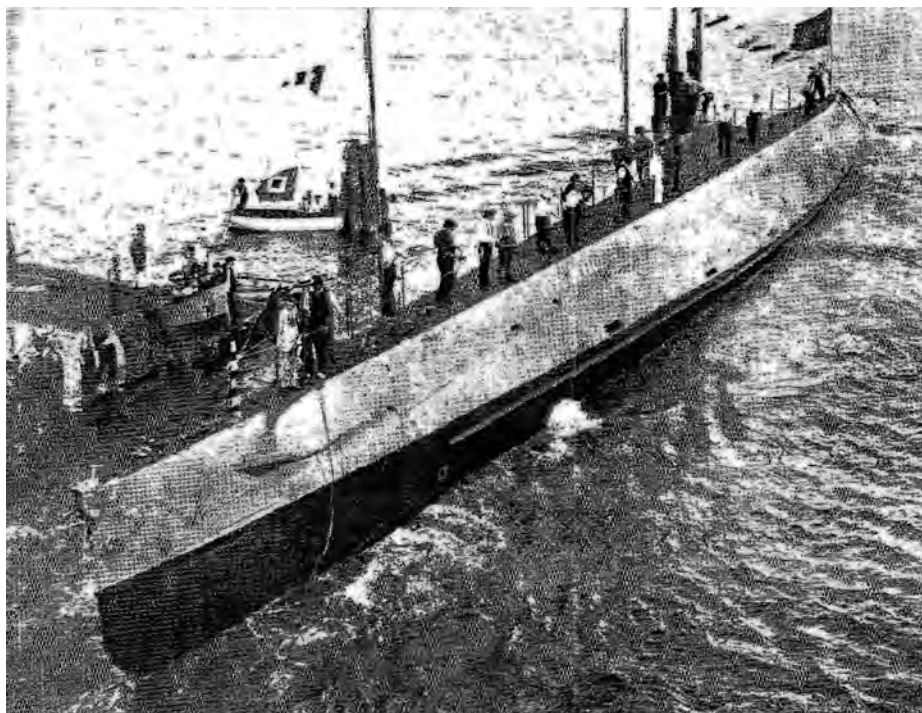
«Se autoriza al ministro de Marina para adquirir por gestión directa con cargo a los créditos concedidos por esta ley hasta cuatro sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que ha de dotarlos y un buque especial de salvamento.

Se le autoriza asimismo para organizar el servicio en los submarinos con Oficiales del Cuerpo general de la Armada y para reorganizar el Cuerpo de Maquinistas y los de Contra maestres, Condestables y demás subalternos, ajustando sus servicios y sus plantillas a las necesidades del nuevo material dentro de los créditos consignados para personal en el actual presupuesto».

Así las cosas, 1917 es el año en que por vez primera figuran, en el proyecto de ley y la ley que determina las fuerzas navales para el ejercicio presupuestario, entre los «Buques Escuelas», los sumergibles. De los cuatro consignados, uno deberá permanecer doce meses en tercera situación, y los tres restantes, nueve. Todo lo anterior es fruto de la continuidad como titular de la cartera del contralmirante Miranda, que permanecerá durante más de tres años al frente del ministerio de Marina, soportando las remodelaciones de gobierno de 9 de diciembre de 1915 y 19 de abril de 1917. Por último, el 11 de junio, Miranda será relevado por el contralmirante Manuel Flórez Carrió, marqués de Hinojosa y de Diezma, nuevo ministro de Marina en el gobierno presidido por Eduardo Dato e Iradier. Flórez durará en el cargo solo seis meses, hasta el 3 de noviembre de 1917, fecha en que le sustituirá Amalio Gimeno Cabañas como miembro de un ejecutivo constituido por García Prieto. El 22 de marzo de 1918 le llegará el turno a José Pidal Rebollo, a quien le asigna la cartera Antonio Maura y Muntaner. El nuevo ministro de Marina, al presentar a las Cortes el proyecto de ley de fuerzas navales para 1918, ya recoge, en el apartado denominado «Sumergibles», en tercera situación durante doce meses a los submarinos *Isaac Peral*, A 1, A 2 y A 3. Y en los mismos términos los recoge la ley de 25 de julio de 1918, que Augusto Miranda, su sucesor desde el 20 de julio —fecha de la dimisión de Pidal Rebollo—, ha sometido a sanción real.

El primer submarino de la Armada española, en el puerto de Cartagena

El submarino *Isaac Peral*, construido en Estados Unidos con destino a España, fue botado el 20 de julio de 1916 y entregado a la Armada el 25 de febrero siguiente. Fue el primero que llegó a España de los previstos en la ley de 17 de febrero de 1915, que autorizó al Gobierno para contratar 28 sumergibles de los tipos y características que fijara el Ministerio de Marina, tenien-



Botadura del *Isaac Peral* (1916)

do en cuenta los servicios que cada unidad o grupo estuviera destinado a prestar. El enfrentamiento bélico de Alemania con Inglaterra, Francia y, posteriormente, Italia hacía imposible efectuar pedidos a un astillero europeo, así que España se dirigió a la compañía Electric Boat, la cual, en sus astilleros de Fore River and Co. en Quincy (Massachusetts), desarrolla un proyecto de doble casco cuyas características, aunque no responden totalmente a las exigencias que los técnicos consideran indispensables en un submarino de alta mar de 800 a 900 toneladas de desplazamiento, son razonablemente adecuadas y similares a las del U-53 alemán. Su construcción ha durado poco más de doce meses, y el casco y la máquina se han fabricado en los talleres de Croton.

El trasatlántico español *Isla de Panay*, la víspera de salir escoltando al submarino *Isaac Peral*, sufre un incendio en sus bodegas mientras permanecía amarrado en el puerto neoyorkino. El incendio es de tal magnitud que ha de ser sofocado con el auxilio de las bombas del puerto. Ello obligó a su relevo por otro trasatlántico: el *Claudio López*, que el 18 de febrero zarpa con el *Peral* de Nueva York. Ambos arribarán a Las Palmas el día 12 del mes siguiente, no sin que antes el *Claudio López* sufriese una avería durante el trayecto que, si bien obligó a remolcarlo, fue de escasa importancia y no le

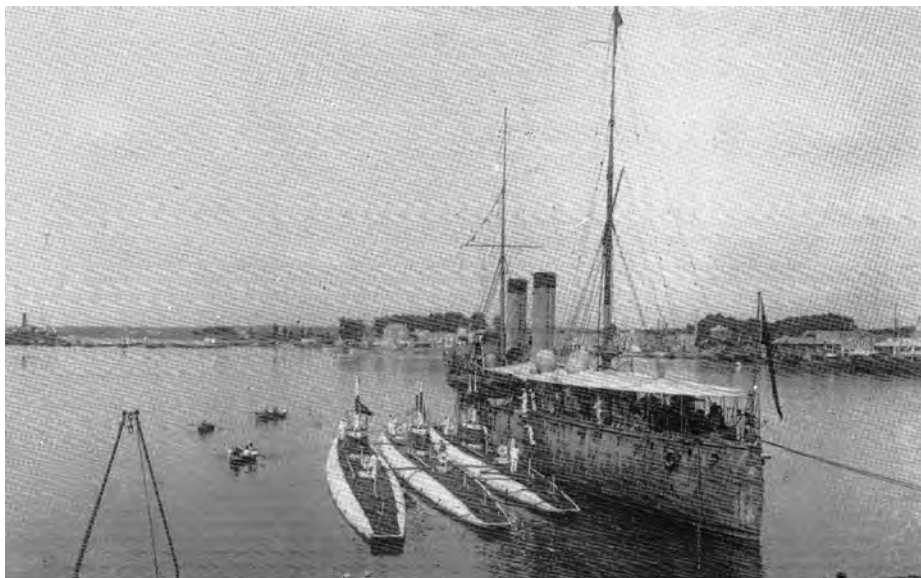
impidió proseguir viaje (7). La llegada desde Estados Unidos del primer submarino español se esperaba con ansiedad, aunque su adquisición no era valorada unánimemente por la prensa, ya que algún sector la censuraba aduciendo que «nos va a costar un sentido, pues al precio de coste y gastos de personal que para recibirlo, se hallan en América hay que sumar la cantidad de paciencia que estamos consumiendo los españoles, que a estas horas debiéramos tener ciento en lugar de un submarino».

Ese año, siendo ministro de Marina el almirante Augusto Miranda y Godoy, se acomete un primer intento de emancipar la industria española de construcción naval de su dependencia de la foránea. Y así, Miranda publica una real orden dirigida especialmente a la industria nacional, en la que se invita a esta a estudiar «la implantación en España de la industria de construcción de motores de explosión y de combustión interna para los buques, tanto de la Marina de guerra como de la mercante», adelantando además que, aparte de los 18 motores a que se refiere el concurso anunciado para el 2 de abril siguiente, es necesario construir «36 más de tipo submarino de 600 a 1.000 caballos de fuerza».

El cambio de gobierno de abril, en el que el conde de Romanones es sustituido por el marqués de Alhucemas, no afecta al Ministerio de Marina, a cuyo frente continúa el almirante Miranda. Este, siguiendo con su política de nacionalizar la construcción naval para acabar con su dependencia absoluta del extranjero, cree necesario que la Armada disponga de un «centro en el cual se encuentren acopiados los datos que el ingeniero necesita para proyectar y las instalaciones para los ensayos que han de conducir en cada caso a la adopción de las formas más convenientes para lograr determinadas condiciones en las carenas». Para ello dispone, por real decreto de 2 de mayo de 1917, la creación del Centro de Estudios y Proyectos para la Construcción de Buques, tanto de guerra como de comercio, que quedará bajo la dirección de un ingeniero de la Armada.

El submarino *Isaac Peral*, tras su arribada a Las Palmas, entró en el varadero de la Grand Canary Coaling y Cía., en el puerto refugio de La Luz, el 26 de marzo de 1917; y, después de las necesarias reparaciones en sus máquinas, así como de renovar la pintura de su casco y fondos, el 7 de abril llevó a cabo las operaciones de salida del varadero, para quedar a flote hora y media después, abandonada ya su cama o anguila. Al amanecer del día 22 zarpó rumbo a la Península después de haber efectuado una importante serie de pruebas, y al atardecer del 26, al mando del teniente de navío Fernando Carranza y Reguera, precedido por el crucero *Extremadura* entró en el puerto de Cartagena, en cuyo arsenal quedó amarrado. Durante su periplo carta-

(7) La nota oficial facilitada a la prensa el 9 de marzo por el Ministerio de Marina decía que, «por falta de ajuste de la válvula que comunica al exterior de los tanques de petróleo, el submarino perdió gran cantidad de petróleo y fue tomado a remolque por el Claudio López que lo escoltaba a 960 millas de Santa Cruz de Tenerife y en estas condiciones se dirigió al puerto de Las Palmas».



Los submarinos clase A y el crucero *Extremadura* haciendo escala en Tarragona

genero no faltó la visita del ministro de Marina, quien llegó a la ciudad en el tren correo en la mañana del 11 de mayo y que, tras inspeccionar el nuevo buque, que estaba abarloado frente al cuartel de Infantería de Marina, marchó nuevamente a Madrid. Pese a lo corto de su estancia, el titular de la cartera aprovechó para visitar las obras que se estaban efectuando en el antiguo departamento de gálibos, donde se construía la dársena y alojamiento para los submarinos, así como el taller de electricidad y torpedos, en el que pudo apreciar los torpedos automóviles y las minas submarinas que allí se fabricaban. Por último, giró visita a la Constructora Naval —en cuyas gradas del varadero de Santa Rosalía se construían torpederos y submarinos del mismo tipo que el adquirido en Estados Unidos— y a los desmontes de galeras, encargados de la construcción de los depósitos de combustible líquido.

Mientras, el submarino *Isaac Peral* continúa en Cartagena, y el 9 de julio, en la dársena del arsenal, realiza con éxito las pruebas de inmersión. En los días siguientes, escoltado por el cañonero *Bonifaz*, salió a la mar para continuar las pruebas oficiales, en aguas del cabo de Palos, en presencia de la comisión inspectora. Al presidente de esta, general Vázquez de Castro, le cabe la honra de haber sido el primero de esta clase que se sumergió en un submarino, en una prueba en el curso de la cual el *Peral* descendió hasta los 30 metros de profundidad y alcanzó los 9 nudos de velocidad. El día 23 repitió las pruebas en aguas de Águilas, y el 4 de agosto, en la bahía de Mazarrón.



Los diques de Jorge Juan, ya como fosas de submarinos (1925)

Una real orden de 31 de julio de 1917 concede recompensas a la dotación del submarino *Isaac Peral* por «los servicios prestados en el desempeño de su cometido» en el viaje de Nueva York a Cartagena.

La primera escuadrilla en Cartagena

El 17 de abril de ese mismo año, en los astilleros en La Spezia de la casa Fiat San Giorgio, y en presencia del embajador de España en Roma, fue botado al agua el submarino A-1 *Monturiol*, primero de la serie de los encargados tipo F o «Medusa mejorado», especialmente adaptado para la defensa costera cercana. A tal uso lo destinó Italia en la guerra del Adriático, donde también se reveló eficaz para la ofensiva cercana contra cruceros alejados de su base, que pueden prolongarse por varios días. El 25 de agosto, los tres sumergibles (A-1, *Narciso Monturiol*; A-2, *Cosme García*, y A-3), a las órdenes del comandante de la escuadrilla, capitán de corbeta Mateo García de los Reyes, abandonan el golfo de La Spezia escoltados por el crucero *Extremadura*. Su llegada a Tarragona se produce el 5 de septiembre. Después visitarán los puertos de Valencia y Alicante, para arribar finalmente a Cartagena en la tarde del día 14, acompañados por el *Extremadura*, el cañonero *Marqués de la Victoria* y el cazatorpederos *Osado*.

La Escuela de Submarinos

Pero al señor Gimeno, en los escasos cinco meses de su ministerio, le dio tiempo a dar un paso más en el cumplimiento de las previsiones establecidas en la ley de 17 de febrero de 1915 en cuanto al adiestramiento de las futuras dotaciones de los submarinos. Encontrándose ya en España los cuatro submarinos



Base de submarinos en 1920. El edificio de la imagen es la antigua sala de gálibos, en la que se estaba acometiendo una reforma para adaptarla a sus nuevos cometidos docentes

adquiridos, y con el buque de salvamento listo en Holanda, por real decreto de 27 de febrero de 1918 dispone la creación de una escuela para la instrucción de las dotaciones que provisionalmente se instalará en Cartagena, además de regular las condiciones de embarco del personal y las del cuadro de profesores.

El buque de salvamento *Kanguro*

El contrato entre el Gobierno español y los armadores para la construcción del barco quedó firmado el 21 de junio de 1915. El coste del proyecto se fijó en 1,8 millones de pesetas. Pero, una vez construido en los astilleros de Haarlem (Holanda), su entrega se demoró algún tiempo, ya que el representante de la Casa Werf Conrad, en instancia de 30 de septiembre de 1920, amparándose en una real orden de 7 de septiembre invocó el derecho a revisar los precios. La solicitud le fue denegada por real orden de 4 de marzo de 1922, que mantuvo en vigor la de 22 de mayo de 1920. No obstante, en septiembre siguiente la tripulación se encontraba ya en Ámsterdam y, después de realizar las pruebas oficiales de recepción, el buque zarpó rumbo a España. Escoltado por el transporte de guerra *Almirante Lobo*, efectuó escalas en Ferrol y Cádiz, para arribar a Cartagena el 19 de diciembre, al mando del capitán de corbeta Francisco Martínez Doménech. El nuevo buque de salvamento mantuvo el nombre genérico de *Kanguro*.

Coronamiento

Tras cruzar, el atardecer del 26 de abril de 1917, la bocana de entrada en la bahía del abrigado puerto mediterráneo de Cartagena, entre los faros de Navi-

dad y Curra, el *Isaac Peral*, primer buque submarino de la Armada española, arribó al fondo del seno que conforma el mar de Mandarache, donde los antiguos diques de carena y los muelles y edificios del taller de gálibos y carpinteros del arsenal le ofrecerán albergue para su reposo y para proceder el adiestramiento de las tripulaciones especializadas en la guerra submarina. De ello pronto se cumplirán cien años. Cuatro años después, un 2 de junio de 1921, surcó esas mismas aguas el primer sumergible construido en astilleros españoles, acontecimiento cuyo centenario quizá se corone con la entrada en servicio de otro submarino, primero de una serie de tecnología muy avanzada, pero cuya denominación recupera la figura del insigne marino Isaac Peral (8). Recuperaremos así también la memoria de aquel pasajero que a bordo del vapor *J.J. Sister* contemplaba, en el fondo de la bahía gaditana, «el astillero de la Carraca y en sus inmediaciones, abandonado en las arenas de la playa, el casco del submarino *Peral*, detalle que refleja el carácter de una raza que pródiga de sus grandezas, deja al olvido joyas preciosas labradas con su genio en días brillantes de su historia» (9).

(8) Al submarino adquirido en EE.UU., primero en denominarse *Isaac Peral*, se le asignó el numeral A-0. A partir de 1927, después de carenado y modernizado, lució en su costado la letra pe, asignación que mantendría hasta 1932, cuando fue dado de baja y vendido en el desguace. El nombre de *Isaac Peral* ha sido adjudicado sucesivamente a otros tres submarinos: al primero de los construidos en Cartagena de la serie C, al primero con numeral S-32 (ex *Ronquil* SS-396) de los cuatro tipo Guppy II A, clase Balao, cedidos en 1971 por EE.UU., y al primero de la serie S-81, que actualmente se construye en Cartagena.

(9) MUÑOZ BOSQUE, Ángel: «Viajes por el Marruecos español. Tánger», en *Voluntad*, núm. VIII, 1 de marzo de 1920.

**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 (1850-1990)*
- 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 OREJA 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.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *HISTORIA DEL ARMA SUBMARINA ESPAÑOLA*
- 72.—LI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA DE LA CORONA DE ARAGÓN.*
- 73.—LII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LOS FONDOS DOCUMENTALES DE LA ARMADA.*

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚM. SUELTOS

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
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (III)

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 NEBRJA

Resumen

Este artículo versa, ante todo, sobre dos linajes: el de los Alcega y el de los Oquendo, además de ocuparse de la participación vasca en la Gran Armada.

Palabras clave: Juan de Alcega, Sancho de Alquiza, Martín de Bertendona, Oquendo, Juan Martínez de Recalde.

COMENZAMOS esta tercera entrega hablando de los miembros de una familia que se destacó sobremanera por sus servicios a la Corona de Castilla: los Alcega.

Los Alcega

La casa principal del linaje estuvo en Fuenterrabía/Hondarribia. Se trata de una dinastía de generales y almirantes de flotas navales y mercantes. El más destacado fue *Juan de Alcega*, cuyo padre llegó a ocupar el rango de general en la Armada de Isabel la Católica. Estuvo casado con Catalina Alquiza y murió hacia 1573.

Fue general de la Flota de Indias y de los Mares del Sur, capitán de Tierra y Mar, y caballero de la Orden de Santiago. Nació en Fuenterrabía en 1526. Sus conocimientos sobre náutica, matemáticas y astronomía están en la base

de sus brillantes actuaciones contra los piratas y corsarios del Mediterráneo en las primeras etapas de su carrera.

Dedicado desde bien joven al comercio, muy pronto consiguió su primer buque. Desde entonces alternó el comercio y el combate, logrando apresar otros buques enemigos que pasaron a ser de su propiedad. Así reunió una cuantiosa flota, con tripulaciones bien instruidas, que le procuraron respeto por todo el Cantábrico.

En 1554 pasó a la flota real que condujo a Felipe II hasta Londres para conseguir una alianza con María Tudor y reclamar el trono de Inglaterra. En esta misión fue uno de los principales almirantes de la escuadra al mando de Álvaro de Bazán y Guzmán, comandada por el guipuzcoano Martín de Bertendona.

Nombrado, por merecimientos propios, general de la Flota de Indias y de los Mares del Sur, se especializó en las travesías de las flotas trasatlánticas de galeones que gestaban la ruta hacia América, como se evidencia en su «Carta al Presidente del Consejo de las Indias». Además, siguió apresando cuantos barcos corsarios y piratas se atrevieron a atacar su flota en el Cantábrico intentando confiscar su carga, lo que aumentó aún más su flota.

La parte más destacada de su trayectoria estuvo vinculada al golfo de Vizcaya, donde prestó servicio como lugarteniente del capitán general del Señorío de Vizcaya Juan de Acuña, amparando las flotas del Cantábrico.

Se destacó posteriormente por su habilidad maniobrando navíos durante la defensa de Bayona, donde logró desembarcar las tropas que transportaba y en cuyo auxilio acudió tantas veces como fue necesario. Así se ganó el título de general de Marina y caballero de Santiago. Murió en 1574.

Un documento fechado a 2 de enero de 1572, y escrito por los licenciados Martín Pérez, Juanes de Iparraguirre, Juan de Benito y Miguel de Leguía, refleja el buen hacer de Juan de Alcega: «... persona de mucha cristiandad y gobierno, y que en cualquiera ocasión de importancia que Su Majestad se sirviese dél, tendrá séquito de personas de mar y de tierra para servirle, por la buena opinión en que le tienen todos en general y en particular en la dicha provincia de Guipúzcoa».

Hijo suyo fue Juan, quien descolló en la segunda mitad del siglo XVI en el campo de las matemáticas y por escribir el *Libro de Geometría, Práctica y Traça*.

José Ignacio Tellechea Idígoras publicó un artículo sobre los Alcega en *El Diario Vasco* del que tomo este extracto:

«¿Será el pretendiente Juan de Alcega el que acompañó como capitán de navío a Felipe II en su viaje a Inglaterra (1544)? Navarrete, en su *Bibl. Marit. Española*, nos habla de sus servicios como perseguidor de piratas, lugarteniente del capitán general del Señorío de Vizcaya y almirante de la escuadra de Filipinas, fallecido en Lisboa en 1597» (1).

(1) *El Diario Vasco*, 18 de octubre de 1967.

Su hermano Pedro fue almirante en la Carrera de las Indias y falleció en 1600, en Sevilla, a los treinta y cinco años. Su hermano Diego fue almirante de la flota de Indias y falleció en Sevilla hacia 1584, cuando contaba veinticinco años (2). Su hijo Juan fue almirante y murió en la batalla de Manila el 4 de octubre de 1603.

Emparentado con ellos estuvo *Pedro de Alcega Cruzat*, natural de San Sebastián, quien durante cincuenta años, desde 1600 hasta 1650, sirvió en armadas desplegadas en el mar Caribe y el estrecho de Gibraltar, luchando contra los corsarios holandeses y berberiscos.

En 1632 fue enviado a Flandes, donde pasó un breve período sitiando plazas en un Tercio de Infantería. Volvió al mar y ascendió de soldado a cabo, alférez y sargento mayor. Finalmente, ascendió a capitán de Mar y Guerra, cargo con el que mando un galeón de la plata y luego otro perteneciente a la flota atlántica.

Había llegado a ser un experto en navegación, hasta el punto de ofrecer al rey sus servicios como instructor para «enseñar el arte de la navegación y pilotaje a quienes quieran aprenderlo». Así, aseguró a Felipe IV que en tres meses le proporcionaría más de cincuenta pilotos bien formados, evitando de este modo que la crónica escasez de estos obligase a poner los barcos de la Monarquía en manos de pilotos extranjeros, contratados y de dudosa lealtad. La Junta de Armadas apoyó la oferta y Felipe IV aceptó emplearlo, aunque no está claro si recibió alguna vez el título que solicitaba de cosmógrafo y piloto mayor de Cantabria (3).

En Fuenterrabía nació también *Sancho de Alquiza Gamboa* (1567-1619). Era especialista en combatir el contrabando, sobre todo el introducido por ingleses y holandeses en la costa de América. Por sus servicios en este ámbito, el Consejo de Castilla le distingue con el título de capitán de Galeones y le confía una nave. Se hace famoso por su persecución a piratas y contrabandistas. En premio, el Consejo de Indias lo propone al rey como gobernador de Venezuela. Gobernó allí, en la Guayana y en Cuba desde 1616 hasta su muerte, acaecida en 1619. Desde tan alto puesto emprendió varias tareas importantes, de las cuales la fundación de la Compañía Guipuzcoana es una de las más conocidas. En 1615 fue enviado por el Consejo de Indias a Guayana y Trinidad en visita de inspección, a raíz de una denuncia. Por ser el denunciado persona de influencia, la sentencia dictada por el Consejo no se hizo pública, por lo que el culpable no solo continuó en su puesto, sino que consiguió el traslado de Sancho de Alquiza al gobierno de Cuba. En la isla fomentó muy especialmente la industria agrícola. La hacienda que fundó a occidente de La Habana, después partido y pueblo homónimos, ha perpetuado su nombre (4).

(2) Tellechea Idígoras indica que, según Seoane, falleció en 1588. *Ibidem*.

(3) GOODMAN, D.: *Spanish Naval Power (1589-1665). Reconstruction and Defeat*. The Open University, Londres, 1997. (Hay trad. esp.: *El poderío naval español (1589-1665). Historia de la armada española del siglo XVII*. Península, 2001).

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

Hemos citado a *Martín de Bertendona* (1530-1607). De él se sabe que nació en Bilbao en 1530. Sirvió al rey en 1569 con cuatro navíos de su familia. Era capitán de la Armada en 1574. Al mando de su propia nave, navegó con Álvaro de Bazán a las Azores en 1583.

Mandó la Escuadra de Levante en la desastrosa jornada de la Invencible de 1588, y la de Vizcaya durante toda su vida. En 1591 derrotó a la escuadra de sir Richard Grenvill, primer lugarteniente del pirata Drake, lance en el que apresó el navío *Revenge*, que después llevaría en casi todas sus expediciones.

Mandó asimismo durante algunos años la Escuadra del Océano. Organizó y dirigió expediciones de tropas, abastecimiento y dinero. Su participación fue fundamental para el reagrupamiento de la flota contra los ingleses en 1596-1597, a las órdenes de Martín de Padilla y Manrique, conde de Santa Gadea y Buendía. Tomó Calais en febrero de 1598. Construyó buques para la corona española y entregó seis de ellos a Portugal en 1600, como parte de una expedición hacia Flandes que no llegó a materializarse. Bertendona falleció en 1604 cuando se dirigía a Lisboa, dejando a Gaspar Olarte de Orozco como jefe de la Escuadra de Vizcaya y a Oquendo a la cabeza de la del Océano (5).

Relacionado con Bertendona estaba el donostiarra *Marcos Aramburu* (n. 1547). Fue general de Marina y capitán general de la Armada de Guipúzcoa y de la Flota de la Carrera de Indias. Tellechea Idígoras nos indica que, junto a Bertendona, rindió en 1591, en la batalla de las Azores, el navío del almirante portugués Campoverde.

En 1596 Felipe II le ordena tomar parte en la escuadra de asalto a Irlanda en apoyo del católico conde de Tyrone, con el objetivo de recuperar esta isla para los católicos y expulsar de ella a los ingleses. Su escuadra estaba formada por 11 galeones y 4 pataches, los cuales, cargados de armas, pertrechos, infantería y marinería, debían proveer a los once galeones que se habían construido en el señorío de Vizcaya. La expedición, compuesta por 100 naves, no gozó del favor de los elementos y un fuerte temporal que se levantó el 28 de octubre hizo que veinticinco de los buques terminasen hundidos en las costas de Corcubión y del cabo Finisterre. La tragedia se cobró en torno a 2.000 vidas.

Al año siguiente, Felipe II intentó otro asalto a las costas británicas. Ferrol sería la nueva base de partida de una flota de combate que contaba con Martín Padilla como almirante general y con Diego Brochero como almirante capitán, junto a otros almirantes vascongados de sobrada experiencia y reputación, como Marcos Aramburu, Pedro Zubiaur, Joanes de Villaviciosa, Martín de Bertendona, Antonio de Urquiola y Juan Oliste.

En 1599, Marcos Aramburu mandaba la Escuadra de Vizcaya y durante mucho tiempo dirigió las flotas que se encaminaban a las Indias (6).

(5) *Ibidem*.

(6) *El Diario Vasco*, 26 de febrero de 1974.

Los Oquendo

Miguel de Oquendo y Segura nació en 1510 en San Sebastián. Hacia los quince años se enroló en la Marina. Luego aprestó sus propios navíos, con los que hizo travesías comerciales que le enriquecieron (7).

Participó con sus barcos en el socorro de Orán (1575). Fue nombrado general de la Marina española el 13 de mayo de 1577. Tomó parte, en julio de 1582, en la expedición de la Armada española contra Don Antonio, Prior de Crato, al que ayudó Francia con una armada de 45 naves al mando de Felipe Strozzi, primo de la reina. Oquendo rindió al almirante Brissac en San Miguel, obteniendo por ello el hábito de Santiago. Algo después obtuvo una nueva victoria en las islas Terceras (1583) como capitán general de la Escuadra de Guipúzcoa. Fue en esta última acción donde Miguel de Oquendo consiguió la rendición de la almiranta enemiga, lo que puso fin al combate.

Por el prestigio adquirido ante Felipe II, se le nombró en 1588 capitán general de la Escuadra de Guipúzcoa, que tenía por objetivo la invasión de Inglaterra, siendo uno de los núcleos de la Armada Invencible. Sin embargo, muerto Álvaro de Bazán, la preparación de la Invencible acabaría recayendo en el duque de Medina Sidonia, bajo cuyo mando se cometieron graves errores, como no atacar a la flota británica en Plymouth.

El almirante Miguel de Oquendo, partidario de aquel asedio que habría cambiado el rumbo de los acontecimientos, se enfrentó al mando supremo, pero su frágil salud y los años determinaron que pereciese pocos meses después, tras arribar al puerto de Pasajes (8), el 24 de septiembre de 1588, enfermo y malherido. Desde allí escribió a Felipe II: «Mis dos naves, juntamente con otras, se entraron ayer en el puerto del Pasaje. Venimos tales que sabe Dios como hemos llegado acá. Yo he llegado muy enfermo y en caso que escape d'esta no me mande Vuestra Majestad salir de mi casa, que ni tengo fuerzas ni esfuerzo y me sobran años» (9)

Se contó que no quiso que sus familiares le vieran, se volvió cara a la pared y murió a los pocos días de pena y vergüenza (10).

Su hijo *Antonio de Oquendo* fue fiel al ejemplo de su padre. Nació en San Sebastián en 1577 y ya muy joven ingresó en la Marina.

Por sus muchos méritos, Felipe II le nombra en 1608 capitán general de la Escuadra de Cantabria, compuesta por la de Guipúzcoa, la de Vizcaya y la de las Cuatro Villas (actual provincia de Cantabria):

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

(8) GRACIA RIVAS, M.: «Los Oquendo: historia y mito de una familia de marinos vascos», en *Itsas/Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 6. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2009.

(9) *Itsas aurrean*.

(10) LAINZ, J.: *La nación falsificada*. Encuentro, Madrid, 2006.



Placa en recuerdo a Antonio de Oquendo en el *Juan Sebastián Elcano*

«... visto lo bien que vos, Don Antonio de Oquendo, me habéis servido imitando al general Don Miguel de Oquendo, vuestro padre, que con tanto mimo y valor lo hizo en diferentes jornadas y ocasiones, de que estoy muy satisfecho, y que el tiempo que habéis gobernado de orden mía la Escuadra de Navíos de Cantabria, lo habéis hecho con el cuidado y celo de mi servicio que se podía esperar de quien tiene vuestras obligaciones por concurrir en buena persona, la calidad, partes y experiencia necesaria, siendo cierto que en adelante me serviréis con la fidelidad y diligencia que hasta aquí he habido por bien de elegiros y nombraros, os elijo y nombro por mi Capitán General de la dicha Escuadra de Navíos de Cantabria» (11).

Participó Oquendo en más de cien combates navales. Sus dos hechos principales fueron la batalla de los Abrojos, en 1631, y la de las Dunas, en 1639. Se asegura que sus éxitos militares se debían a lo bien organizados que estaban sus buques y a la férrea disciplina que en ellos imperaba.

Ingresó en las Galeras de Nápoles a los dieciséis años. En 1603 recibió su primer mando, el de la *Dobladilla*, y acto seguido cambió al *Delfín de Escocia*. Al mando de este bajel deberá patrullar las costas que se extienden desde el cabo de San Vicente hasta Lisboa. Al año siguiente, el *Delfín* es abordado por un corsario inglés que, tras dos horas de enconada lucha, es rechazado y derrotado.

(11) *Itsas aurrean*.

Tanto agradó a los mandos que, en 1605, es nombrado jefe interino de la Escuadra de Vizcaya, a sus escasos veintiocho años. Tras protagonizar excelentes acciones en el Cantábrico, en 1607 se le asigna en propiedad el mando esta poderosa escuadra. Más tarde, Oquendo volvía a demostrar su valía ocupando diversos cargos en la Escuadra de la Guarda del Estrecho, cuya función era escoltar a las flotas de Indias que, provenientes de las Azores, se dirigían a la Península. Fue esta etapa un tiempo recio a lo largo del cual sus capitanas sufrieron muchos daños e, incluso, tuvo que superar una varada (12).

Durante esta época llegó a cartearse personalmente con el rey Felipe III. En 1611, con el beneplácito real, su carrera se consolida al ser nombrado capitán general de la Flota de Nueva España.

Zarpa la flota en el verano de 1611, y al año siguiente, la Flota de Indias, juntamente con la Escuadra de Tierra Firme, parte del Caribe en pos de la ruta de las Azores. La fecundidad de este viaje hizo famoso a Oquendo, que trazó nuevas derrotas para eludir temporales y amenazas piráticas, muy frecuentes en aguas caribeñas. En 1613, la Casa de Contratación volvió a escogerle para comandar la flota de aquel año.

Tras su vuelta, se ve envuelto en una querrela burocrática de la Casa de Contratación, pero es absuelto debido a su impecable administración.

Una vez en Cádiz, es nombrado caballero de la Orden de Santiago, pero la Casa reabrió el proceso contra él y sus subordinados, acusándolo de haber perdido dos centenares de efectivos de la gente de mar y guerra, de consentir juegos de naipes y de haber acertado raciones. La situación se zanja con una multa de 68.000 maravedíes, que Oquendo deberá pagar. Tras este incidente, abandonó los negocios de la Casa y, volviendo a la Armada, recibió orden de hacerse cargo de la expedición de socorro a Filipinas, compuesta por 8 galeones, 2 carabelas, 1 patache y 1.600 hombres. Sin embargo, graves problemas de salud le impedirán hacerse cargo de la misión (13).

En 1617 vuelve a la Escuadra de Guarda del Estrecho, donde sobresaldrá de nuevo por su actividad incesante neutralizando corsarios, a alguno de los cuales capturará y llevará como botín a Cádiz. Poco después pasa a la Escuadra de Cantabria, compuesta a su vez por la de las Cuatro Villas, la de Vizcaya y la de Guipúzcoa, recibiendo el mando de esta última, compuesta por nueve galeones y dos pataches.

En 1619, el almirante de la Armada del Mar Océano es desposeído de su cargo y encarcelado por motivos políticos. Ofrecida la vacante a Oquendo, este la rehúsa en solidaridad con su compañero, lo que conllevará su encarcelamiento en el castillo de Fuenterrabía. Oquendo logra que le sea concedido el cuarto grado, debido a la enfermedad de su esposa, y más tarde se le conmuta la pena por el confinamiento en el convento dominico de San Telmo, en San Sebastián, donde solo debía pernoctar. Es durante este tiempo (1620-1621)

(12) GRACIA RIVAS: art. cit.

(13) *Itsas aurrean*.

cuando proyecta la construcción de su soberbia capitana, la *Santiago*, de 1.100 toneladas, en el astillero de Pasajes.

El confinamiento tocaba a su fin, ya que las flotas de Indias pasaban un mal momento. La de Tomás de Larraspuru, azotada por un furioso huracán, había sido diseminada y obligada a refugiarse en el puerto de La Habana, con el consiguiente retraso, de manera que Oquendo es comisionado para que, con una pequeña flotilla de galeones, reúna y traiga de vuelta la maltrecha flota.

Tras estudiar las eventuales derrotas, Oquendo decide cruzar el canal de Bahamas en detrimento del de las Azores. La flota zarpó el 26 de septiembre de 1623, pero el inesperado hundimiento de un galeón provoca su regreso al puerto cubano, donde pasaría el invierno reparando los desperfectos. En la primavera de 1624, tras perder dos galeones más (haciendo un total de cuatro), arriba a Sevilla. Estos hechos le acarrearán un proceso del que saldrá absuelto en el verano de 1625, aunque deberá pagar 12.000 ducados y quedará inhabilitado como almirante de la Casa de Contratación.

Viéndose librado del mando de flotas comerciales, vuelve a la Armada española. Y así, bajo las órdenes de Fadrique de Toledo, participa en la victoria de Bahía de Todos los Santos. En 1627 toma parte con Diego de Acevedo en la toma de La Mamora o La Mármora, y ese mismo año está presente en la expedición punitiva contra las bases que los piratas tienen asentadas en islas como la célebre de la Tortuga.

Cuatro años después, en 1631, se le ordenará regresar a América, para llevar socorro a las plazas portuguesas de Bahía de Todos los Santos y Pernambuco. Ostentará así el mando de una flota combinada que, a pesar de combatir en inferioridad de condiciones, se apuntará una clara victoria sobre la escuadra holandesa bajo las órdenes, primero del almirante Hanspater y, posteriormente, del almirante Thys, que asume el mando de los restos de la fuerza una vez que Antonio de Oquendo acaba con la nao capitana holandesa en el enfrentamiento de 12 de septiembre de 1631. Para introducir el socorro, Oquendo concibe una maniobra evasiva consistente en fijar la atención de Thys sobre las carabelas que transportan las tropas de refuerzo, que desbaratarán los planes holandeses enteramente, dando lugar a una resonante victoria (14).

Se encarga de varias flotas de Indias y, en 1636, se le concede una flota de galeones con la que pasa al Mediterráneo como gobernador de Menorca para hacer frente al ataque francés, desplegando gran actividad y reduciendo la amenaza.

Se le encomienda una nueva misión: destruir la flota holandesa, que priva a la Corona de los beneficios del comercio con Asia. El almirante logrará ese objetivo tras enfrentarse a la flota holandesa, al mando de Tromp, en la llamada batalla de las Dunas.

(14) ARZAMENDI, I.: *Don Antonio de Oquendo*. Grupo Doctor Camino de Historia Donostia, San Sebastián, 1981.



Estatua erigida en San Sebastián en memoria de Antonio de Oquendo



Placa en el monumento anterior

El resultado de esta batalla es incierto y ambas partes reclamaron la victoria para sí en el marco de una vasta campaña de propaganda de guerra. Con el tiempo, la versión holandesa de esos hechos ha conseguido imponerse, a pesar de no existir una sólida base historiográfica para ello, ya que Tromp se ve obligado a retirarse sin poder capturar la capitana de Oquendo —a pesar de que su casco estaba traspasado por entre 1.500 y 1.700 balazos— y es incapaz de plantear nueva batalla para rendir Mardique o evitar que Antonio de Oquendo reorganice allí su flota y tome en pocos días control del canal de la Mancha para regresar a la Península (15). Oquendo falleció en La Coruña, a la vuelta de la batalla de las Dunas. Su arenga en dicho choque ha pasado a la historia:

«¿Qué humor helado es, o[h] soldados y compañeros míos, el que vilmente discurre por vuestras venas? ¿Acaso habéis olvidado que aún no ha ocho días que este enemigo, estos mismos bajeles y este General que vemos delante, haviéndole

(15) *Ibidem.*

embestido con sola esta capitana, teniendo él diez y siete navíos, nos volvió infamemente las espaldas, y no atreviéndose a esperar la carga que le quise dar, se amparó de otro navío suyo, poniéndose por su sotavento, y el siguiente día con mucho mayor número, jamás quiso hacernos frente? ¡Repasad el empeño en que nos encontramos y considerad que no tenemos más remedio que pelear, porque retirarnos no puede ser viviendo yo! Rendirnos y perder la vida es de bestias; dejar que nos la quiten, de cobardes. Quien por vivir queda sin reputación es esclavo, y no sabe que la esclavitud no merece nombre de vida, y se deja morir de miedo de no dejarse matar. ¿Tenemos por honesto morir de enfermedad y rehusamos morir por nuestro crédito? Quien no ve la hermosura que tiene el perder la vida por no perder la honra, no tiene honra ni vida. Si Dios fuese servido que en esta ocasión la perdamos, moriremos en defensa de la religión católica contra tan implacables enemigos de ella, por el crédito de nuestro rey y por la reputación de nuestra nación. Espero que saldremos bien de este empeño, y así no os espante el número, que cuantos más fuesen tendremos más testigos de nuestra gloria. ¡Santiago y a ellos!» (16).

Hijo de Antonio de Oquendo fue *Miguel Antonio de Oquendo y Molina*. Nació en San Sebastián en 1627. Sus primeras singladuras se circunscribieron a la ruta americana, pasando luego al servicio de la Marina de los Austria en el litoral septentrional de España, a consecuencia de la entrada en conflicto con Francia durante la Guerra de los Treinta Años.

Llegó, como su padre, a ser general de la Escuadra del Cantábrico. Su principal actividad marítima se desarrolla entre la paz de Westfalia (1648) y la de los Pirineos, suscrita con Francia (1659), otorgándosele diversos privilegios por parte del rey Felipe IV tras detener varios ataques, sobre el golfo de Vizcaya, de navíos franceses. Entre 1660 y 1663 construyó a sus propias expensas dos galeones más con objeto de integrarlos en la Flota del Océano. En estos navíos servirían sus dos hijos, Carlos y José de Oquendo, que llegaron ambos al grado de capitán, prosiguiendo así la tradición familiar. Pero la carrera de Miguel de Oquendo acabó de modo poco afortunado. Entre el 8 y el 9 de octubre de 1663, mientras mandaba la flota oceánica con destino a la Península, no pudo evitar que un terrible temporal destrozase sus buques contra las costas de Rota (Cádiz), lo que produjo la pérdida de cientos de vidas y de un enorme caudal en metales preciosos. El peso de la responsabilidad moral y política le decidieron al retiro en su casa de Guipúzcoa, aunque había quedado exonerado de todos los cargos que se le imputaban.

Los últimos años de su existencia los dedicó a escribir la vida de su progenitor, a la que tituló *El héroe cántabro: vida del señor don Antonio de Oquendo*.

Veamos a continuación una reseña de *Juan Martínez de Recalde Larrinaga*. Nació en Bilbao en 1526 y falleció en La Coruña en 1588. Tuvo a su

(16) LAINZ: *op. cit.*

mando la Escuadra de Vizcaya (17), con la que participó en numerosas acciones de escolta a las flotas procedentes de Indias; el apoyo que, en 1572, prestó a Juan de la Cerda, duque de Medinaceli, en el viaje que realizó a los Países Bajos para relevar en el puesto de gobernador al duque de Alba; su participación en la flota que, al mando de Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, acudió a las islas Terceras para reducirlas a la autoridad de Felipe II (1582). Al término de esta operación fue comisionado por el monarca para mandar una escuadra de reconocimiento de las costas de Irlanda compuesta de ocho naos y cuatro pataches.

Participó activamente en los preparativos de la campaña de la Armada Invencible, en la que sirvió como almirante y se encargó de la dirección marinera. El error del duque de Medina Sidonia de desoír

los consejos de un hombre de mar como Recalde condujo a la catástrofe de la Armada. En medio de estos reveses, la Escuadra de Vizcaya, que mandaba personalmente Recalde, realizó prodigios de valor y, tras un viaje lleno de peripecias, aunque maltrecha, pudo llegar al puerto de La Coruña. Recalde, abrumado por el recuerdo de la funesta campaña, murió en la capital gallega poco después de su arribada.

Fue un gran técnico en materia de construcción naval. Supervisó la construcción de varios navíos en los astilleros de Vizcaya, Guipúzcoa y las Cuatro Villas de la Mar. A este respecto se le debe un «Informe sobre la fábrica de naos en las costas de Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas el año de 1581», que obra en la colección Fernández de Navarrete (t. XXIII, núm. 76), además de una «Relación de las medidas que han de tener los mástiles y vergas para los galeones de la armada de su mando», que data de 1584 y se halla en la colección Sans, de Simancas, artículo 4.º, números 748 y 749. Fue caballero de la Orden de Santiago (18).

(17) Tellechea Idígoras, en su *La otra cara de la Invencible*, destaca lo incorrecto de nombrar como «de Vizcaya» a una escuadra que muy poco tenía que ver con esa provincia, ya que sus navíos y la mayor parte de sus integrantes eran guipuzcoanos. Sería más apropiado denominarla «Escuadra de Recalde».

(18) *Gran enciclopedia vasca*.

EL HEROE CANTABRO,

VIDA DEL SEÑOR DON ANTONIO
DE OQUENDO.

A la Muy Noble, y Muy Leal Prouincia
de Guipuzcoa.

Por el General Don Miguel de Oquendo,
Caballero del Abito de Santiago, y Señor
de las Casas de Oquendo, y San
Millan.



Con Licencia : En Toledo : Por Dionisio
Hidalgo. Año 1666.

Hemos citado con anterioridad a dos marinos importantes: Pedro de Zubiaur y Tomás de Larraspuru.

Pedro de Zubiaur nació en Zenarruza (Vizcaya) en 1540. Pronto entró en la Armada, interviniendo en misiones arriesgadas en Flandes y luchando contra franceses e ingleses. En la década de los setenta trabajó de comerciante en Londres, pero eso parecía ser una tapadera, puesto que pronto se convirtió en uno de los espías más preciados de Felipe II. Su labor consistió en determinar la posición y el valor estratégico de las defensas inglesas, con el fin de allanar el camino para la invasión de la Armada Invencible.

La siguiente misión que le encomendó el embajador en Londres, Bernardino de Mendoza, fue planear la toma de Flessinga, puerto estratégico en el tráfico naval hacia Amberes. Como no tenía flota, adquirió por su cuenta dos navíos, y en 1584 pidió 300 soldados al duque de Lerma. Enterados los ingleses, fue encarcelado durante dos años en la Torre de Londres. Allí vivió en condiciones severas, sufriendo tormentos y torturas, pero también pudo espiar las técnicas hidráulicas inglesas; y así, observó, a orillas del Támesis, el ingenio del alemán Peter Morice, capaz de bombear agua a la ciudad. Una vez memorizada —pieza a pieza— la máquina, Zubiaur preparó unas maquetas que envió de forma clandestina a Felipe II, para que las examinase y probase en alguna ciudad española. Curiosamente, Zubiaur fue a su vez objeto de engaño; el recadero a quien confió sus maquetas las vendió a otro. Tras su regreso a España, le denunciaría, siendo el traidor encarcelado (19).

Durante las dos décadas siguientes participó en secreto en misiones marinas, primero en Flandes, donde ayudó a rescatar a prisioneros españoles, y a partir de entonces, en las costas de Bayona, Bretaña, Lisboa y Gibraltar, combatiendo contra franceses, ingleses, holandeses y corsarios, siendo herido en varias ocasiones.

Tomás de Larraspuru (20) nació en Azcoitia en 1580 y falleció en dicha ciudad en 1632. Fue caballero de Santiago, miembro del Consejo de Guerra de S.M. y capitán general de la Carrera de Indias. Comenzó su carrera marítima en 1602 como sargento y alférez de la gente de mar, cargos que desempeñó en los diversos viajes a Indias. El siguiente año, navegando en la armada de don Luis de Silva, peleó con seis navíos ingleses y holandeses, a los que abordó y a cuya capitana capturó, recibiendo una grave herida.

En 1607 se le nombró capitán de galeones, labor en la que demostró una extraordinaria pericia. Ascendido a almirante en 1616, condujo una armada que tuvo victoriosos encuentros con los enemigos de España.

En 1623 fue a Indias como general de una escuadra, misión que siguió desempeñando durante varios años prestando eminentes servicios, como durante la conducción del tesoro procedente de la feria de Portobelo.

En 1628 realizó un brillante desembarco para librar Salé (La Mamora) del cerco al que lo sometían los africanos, a los cuales atacó por tierra y mar

(19) GRACIA RIVAS: art. cit.

(20) MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. La Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.

hasta adueñarse del puerto, así como de ocho cañones y un barco de los enemigos. Por este y otros importantes servicios, el rey dijo de este general que no tenía otro hombre como él para su servicio.

A lo largo de este artículo hemos mencionado en varias ocasiones la participación vasca en la Armada Invencible. Incluimos ahora unos datos tomados del libro de José Ignacio Tellechea Idígoras *La otra cara de la Invencible. La participación vasca* (21). Es una extensa y muy bien documentada obra en la que podemos encontrar los siguientes cuadros sinópticos sobre la Invencible:

Tabla en la que se recogen todos los navíos que aportó a la Armada Invencible cada una de las armadas que tomaron parte en ella (22):

	Navíos	Toneladas	Piezas de artillería	Gente de guerra	Gente de mar	Total personas
Armada de Galeones de Portugal	12	7.737	347	3.330	1.293	4.623
Armada de Vizcaya	14	6.567	238	1.937	863	2.800
Armada de Castilla	16	8.714	384	2.458	1.719	4.171
Armada de Andalucía	11	8.762	240	2.327	780	3.105
Armada de Guipúzcoa	14	6.991	247	1.992	616	2.608
Armada de naves levantiscas	10	7.705	280	2.780	767	3.523
Armada de urcas	23	10.271	384	3.121	608	3.729
Pataches y zabras	22	1.121	91	489	574	1.093
Galeazas de Nápoles	4		200	773	468	362
Galeras	4		20	Id.	362	362
TOTAL	130	57.868	2.431	19.295	8.050	27.365

Gente de remo 2.088

Total 29.453

— Participación vasca

	% navíos	% tonelaje	% piezas artillería	% gente de guerra	% gente de mar
Vizcaya y Guipúzcoa	21,53	21,42	19,95	20,36	19,16
Solo	10,76	12,08	10,19	10,32	9,53

(21) TELLECHEA IDÍGORAS, J.I.: *La otra cara de la Invencible. La participación vasca*. Grupo Doctor Camino de Historia Donostiarra, San Sebastián, 1988.

(22) Tomado por Tellechea Idígoras de FERNANDEZ DURO, C.: *La Armada Invencible*. Madrid, 1884.

JOSE ANDRÉS ÁLVARO OCÁRIZ

— Armada guipuzcoana, mandada por Miguel de Oquendo

Navíos	Toneladas	Piezas de artillería	Gente de guerra	Gente de mar	Total personas
Nao <i>Santa Ana</i> , capitana	1.200	47	303	82	385
<i>Nuestra Señora de la Rosa</i> , almiranta	945	26	233	64	297
<i>San Salvador</i>	958	25	312	75	396
<i>San Esteban</i>	736	26	196	68	264
<i>Santa Marta</i>	548	20	173	63	236
<i>Santa Bárbara</i>	525	12	154	45	199
<i>San Buenaventura</i>	379	21	168	53	221
<i>La María San Juan</i>	291	12	110	30	140
<i>Santa Cruz</i>	680	16	156	32	188
<i>Urca Doncella</i>	500	16	156	32	188
<i>Patax La Asunción</i>	60	9	20	23	43
<i>Patax San Bernabé</i>	69	9	20	23	42
12	6.991	247	1.992	616	2.608

	<i>Hombres de mar</i>	<i>Hombres de guerra</i>	<i>Total</i>
<i>Santiago</i>	96	209	305
<i>María Juan</i>	93	217	310
<i>Magdalena</i>	66	193	259
<i>Concepción Mayor</i>	69	153	222
<i>Concepción Menor</i>	61	176	237
<i>San Juan</i>	53	142	195
<i>Santa María de Montemayor</i>	42	158	200
<i>Manuela</i>	48	115	163
<i>Patache La María</i>	25	19	44
<i>Patache La María</i>	25	20	45
<i>Patache Santa Isabel</i>	29	24	53
TOTAL	607	1.426	2033

— Marinos y soldados muertos de las villas de Vizcaya

Ondarroa: 8
Lequeitio: 56
Bermeo: 37
Plencia: 7
Portugaleta: 4

Sestao: 6
Baracaldo: 11
Ciérvana: 6
Abanto: 7
Santurce: 8

San Salvador del Valle: 6
San Julián de Musques: 1
Galdames: 2

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (III)

— Marineros y soldados muertos de las villas de Guipúzcoa

Motrico: 17	Fuenterrabía: 9	Mondragón: 2
Deva: 18	Irún: 27	Aería: 1
Zumaya: 15	Rentería: 38	Aya: 4
Guetaria: 14	Lezo: 6	Astigarraga: 5
Zarauz: 10	Pasajes de San Juan: 35	Urnieta: 7
Orio: 11	Hernani: 22	Asteasu: 2
Usurbil: 12	Azpeitia: 14	Salinas: 1
Pasajes de San Pedro: 21	Segura: 3	Léniz: 1
Oyarzun: 36	Villafranca: 11	San Sebastián: 128
Tolosa: 29	Placencia: 2	

— Condición personal de los fallecidos

Marineros: 296	Dispenseros: 11	Cirujanos: 2
Maestres: 12	Toneleros: 3	Atambores: 2
Contra maestres: 5	Guardianes de nao: 8	Grumetes: 55
Pilotos: 5	Alguaciles: 8	Pajes: 7
Carpinteros: 7	Lombarderos: 19	Gentilhombre: 1
Calafates: 5	Artilleros: 33	Soldados: 1

— Navas de cada escuadra

• Escuadra de Oquendo

Santa Ana (capitana), de Miguel de Oquendo
Santa María de la Rosa (almiranta), del capitán Martín de Villafranca
San Salvador, de Juan de Aguirre (Tolosa)
María San Juan, del capitán Juan de Echazarreta (San Sebastián)
San Esteban, de Francisco Elorriaga (vecino de Orio y Zumaya)
Santa Bárbara, de Francisco de Segura (San Sebastián)
San Juan, de Domingo Hernando (San Sebastián)
Santa Marta, del capitán Sebastián de Urrezti (San Sebastián)
San Buenaventura, de Juan Pérez de Arriola (San Sebastián)

• Escuadra de Recalde

Santa Ana (capitana), de Juanes de Mutio (San Sebastián)
Santiago (almiranta), de Juan López de Rezu (San Sebastián)
Gran Grin, de Andrés Felipe
Concepción Mayor, de Zubezu (Deva)
Concepción Menor, de Joaquín Retén (Deva)
María Juana, del capitán Ochoa de Goyaga (San Sebastián)
Magdalena, de Domingo Gárate (Deva)
San Juan, de Martín Sánchez de Arriola (San Sebastián)
Santisteban, de Martín de Echegaray (Rentería)
Isabel, de Miguel de Aranibar (Fuenterrabía)
María, de Aguirre (Deva)

Bibliografía adicional

FERNÁNDEZ DURO, C.: *La Armada Invencible*. Est. Tipográfico de los Sucesores de Ribadeneyra, Madrid, 1884.

—: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.

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

SAN JUAN, V.: *La batalla de las Dunas*. Sílex, Madrid, 2007.

AL SERVICIO DE LA CORONA. SOLDADOS DE MAR Y TIERRA EN FILIPINAS: EL CASO DE LA FAMILIA AZCUETA

Antoni PICAZO I MUNTANER
Universitat de les Illes Balears

Resumen

Las Filipinas fueron incorporadas a la Monarquía hispánica tras unas etapas de conquista y colonización prolongadas en el tiempo. En la línea de los numerosos estudios sobre los personajes más ilustres que participaron en aquel proceso, presentamos el análisis del recorrido vital de uno de ellos: Cristóbal de Azcueta, almirante y general que participó en muchos de los hechos de armas de la conquista del archipiélago entre finales del siglo XVI y principios del XVII.

Palabras clave: Filipinas, colonización, militares, Azcueta.

Introducción

La dinámica provocada por la política de la Monarquía hispánica en Filipinas se tradujo en la formación de dos bandos políticos muy distintos y cuyos objetivos eran asimismo dispares. Por una parte, un grupo sumamente imperialista que no se conformaba con el control efectivo de todo el archipiélago, sino que preconizaba una expansión militar más allá de las islas, tanto en el Pacífico como en el Mar de China, lo que llevó a la ocupación parcial de Isla Hermosa (Taiwán). Tal grupo también estudió la posibilidad de conquistar bases fundamentales para el control militar y económico de toda el área, de las Molucas a Cochinchina. El bando antagónico lo formaban los partidarios de renunciar a toda expansión territorial y potenciar, en cambio, las relaciones comerciales con todos los reinos de la zona, así como reactivar, sin ningún tipo de trabas, el comercio filipino, toda vez que hubo momentos trágicos para el trato y contrato de Manila, hasta el punto de que sus autoridades intentaron establecer relaciones diplomáticas

para favorecer el comercio con zonas estratégicas, como Siam o, especialmente, Japón, y superar así el caótico momento económico. La dialéctica entre estas dos visiones, entre estas dos concepciones de la presencia hispana en Asia, se saldó con el triunfo parcial de la segunda, pues el tráfico de mercancías fue el eje de la política de la Monarquía en el archipiélago, si bien el comercio de este se limitó a Nueva España y, por extensión, a toda América. Ello condujo a una política mercantilista muy reglamentada, excesivamente rígida, alejada por completo de los intereses de los mercaderes tanto de Filipinas como de Nueva España —e incluso del Perú— y, por supuesto, muy lejos de aquellas implementaciones que realizaron y desarrollaron las grandes compañías europeas asentadas en la zona —que utilizaron inversores pertenecientes a la élite nativa—. Pero el bando «imperialista» también consiguió imponer, parcial y pasajeramente, sus puntos de vista, plasmados en algunas campañas ejecutadas con éxito que, no obstante, serían olvidadas tiempo después. En ellas participaron activamente una serie de personajes, los verdaderamente «primeros de Filipinas», que ofrecieron sus servicios de armas a la Corona y consiguieron en aquellos lejanos mares triunfos espectaculares, como la conquista de las islas Molucas o la ya señalada ocupación de Isla Hermosa. En la peripecia de algunos de ellos, pertenecientes a la familia Azcueta Menchaca, vamos a adentrarnos, centrándonos especialmente en Cristóbal Azcueta, almirante y general.

Cristóbal de Azcueta

Cristóbal de Azcueta fue uno de los primeros militares que llegaron a Filipinas y que posibilitaron la conquista íntegra del archipiélago. Azcueta estuvo casado con Ana de Salazar, hija de Juan de Salazar y María Bermúdez de Villavicencio, que se hallaban entre aquellas primeras familias que, procedentes de Nueva España, poblaron las islas tras la conquista de Legazpi —por más señas, arribaron al archipiélago en el segundo viaje de aquel—. De este matrimonio nacieron varios hijos, entre ellos Diego de Azcueta, que más tarde serviría con su padre como militar en los presidios de las islas Molucas, esencialmente en Ternate. Como muchos otros soldados de Filipinas, Cristóbal de Azcueta no solo fue un soldado del rey —le sirvió en los numerosos conflictos de toda aquella región, desde la lucha contra la resistencia de los naturales de la tierra hasta las medidas tomadas ante el temor a una invasión japonesa, pasando por los combates contra los holandeses o el apoyo a la India portuguesa—; también fue encomendero, político y mercader, aunque su faceta prevalente fuera la de combatiente. A la sombra de todas estas dedicaciones iría tejiendo una enorme y extensa red de poder, red que en las islas desarrollaría unas peculiaridades propias, toda vez que el comercio con las provincias y reinos circunvecinos era importantísimo para la conservación de la tierra y para que los colonos hispanos pudieran gozar de un estatus elevado.

Cristóbal de Azcueta Menchaca (1) estuvo en activo como soldado durante veinticinco años, hasta morir en acto de servicio cuando el gobernador Juan de Silva lo envió en misión a la India y su barco desapareció junto con toda su tripulación. A lo largo de su trayectoria como militar fue ascendiendo de alférez a capitán, de capitán a almirante y de almirante, por último, a general, cumpliendo siempre sus obligaciones de una forma más que ejemplar. Entre sus hechos de armas más significativos podríamos destacar la colonización y control de Filipinas, de la que Azcueta nos legó una interpretación un tanto particular, pues para él la conquista de las islas se debió, ante todo, a la buena reputación que tenía la nación española, «que sin esto no se hubiera conseguido nada» (2). También cabría destacar su participación en la campaña de 1598 para asegurar el puerto de Capul, al sur de Luzón —que controlaba el paso del estrecho del mismo nombre, por donde generalmente pasaban las naves que se dirigían a Nueva España (3)—, al mando de una compañía con la que consiguió una victoria rápida y determinante. Pero su hecho de armas más y mejor reconocido fue su entrega en la defensa de Manila durante la revuelta de los sangleyes en 1603, sin desmerecer la conquista de las islas Molucas, efectuada en 1605 bajo las órdenes de Pedro de Acuña. Tras todos estos éxitos, y percibiendo que Azcueta ofrecía un perfil adecuado para ocupar un cargo de mayor importancia en esta área estratégica y económicamente vital, el gobernador De Silva le nombró maestro de campo del presidio de Ternate. Será durante esta etapa cuando capture una nave holandesa con toda su tripulación, acción en la que se incautó de documentos muy importantes.

También fue capitán del galeón de Acapulco que en 1595 viajó a Nueva España. Antes de iniciar su regreso, el virrey, Luis de Velasco, le nombró almirante, rango con el que comandó el galeón *San Felipe*, que pocos años después naufragaría en las costas japonesas. En 1609 doblegó la resistencia de los naturales de la costa de Mindanao, a los que los españoles denominaron «indios pintados» debido a los numerosos tatuajes que lucían por todo el cuerpo.

En 1607, tras la muerte de Agustín de Arceo, Cristóbal de Azcueta envió una petición donde solicitaba que se le nombrase maestro de campo de Filipinas, para lo que alegaba, entre otros méritos, sus importantes acciones ante la sublevación de los sangleyes, especialmente en las jornadas del fortín de San Pablo y de Batanga, hechos narrados por Antonio de Morga y que muchos de sus compañeros de armas calificaron de verdaderamente heroicos, tal como recoge Cesáreo Fernández Duro: «... pasados quince días, salió de nuevo el capitán Cristóbal de Azcueta Menchaca con 200 españoles, soldados y (...)

(1) AGI, Indiferente 111, N.134. Méritos de Diego de Azcueta y Menchaca.

(2) *Ibidem*, f. 5.

(3) AGI, Filipinas 20, R.3, N.29. Carta de Juan Tello y Aguirre, general, a Rodrigo de Vivero, gobernador de Filipinas, sobre la pérdida de la nao capitana, cerca de Capul, 20 de julio de 1608.

arrollaron bizarramente á los sangleyes empujándoles hacia el interior por las provincias de San Pablo y Batangas» (4).

En 1594 Cristóbal de Azcueta presentó a la corte un memorial que es un verdadero compendio de la historia de Filipinas y de las necesidades del archipiélago. En este documento, Azcueta daba cuenta de la muerte del gobernador Gómez Pérez das Mariñas, el 26 octubre de 1593, asesinado por los forzados de la galera capitana «y toda la gente que en ella iba embarcada» (5). Los amotinados, en su mayoría sangleyes, terminaron llevándose el navío. Pero el relato del suceso le daba pie a extenderse sobre los vicios del gobierno del archipiélago, exponiendo que, si bien el rey había enviado un escrito a Pérez das Mariñas para que, faltando de su gobierno, pudiera nombrar, con entera discrecionalidad, un sustituto, la elección de aquel no había sido la adecuada. Ciertamente, Pérez das Mariñas nombró para su relevo a su hijo Luis Gómez, de poco más o menos veintidós años y carente de la experiencia suficiente para conservar el archipiélago en unos momentos extremadamente delicados (6). La mayoría de los datos aportados en la relación de Azcueta son sin duda una valiosa fuente para comprender la dinámica que prevaleció durante la colonización de Filipinas y la conquista de algunas de sus islas, y evidencian la necesidad de controlar una vasta área de comercio, dando debida cuenta de la ocupación de Ternate, Tidore, Batachina, Bachan, Maquien y Labua o, incluso, de las colisiones entre las poderosas élites manileñas (7), de las que presta elocuente testimonio la muerte de Pedro Bravo de Acuña por un presunto envenenamiento del que nada se pudo o se quiso esclarecer.

De este modo, Azcueta, en su memorial, dio cumplida cuenta de cuáles eran las debilidades estructurales de la administración en las islas y pidió su correspondiente remedio, aportando por añadidura sugerencias al respecto. Y así, por ejemplo, señalaba que cabía prestar más atención a las provincias, limitando las atribuciones de los religiosos a las inherentes al ejercicio de su ministerio y dejando el gobierno a la gente de capa y espada, para conservar y mejorar la real hacienda (8).

Otro de los factores que a su entender impedían el buen gobierno era «la libertad de los jueces eclesiásticos, con graves excesos, incluso incumpliendo los mandatos del gobernador, ocupando violentamente aquellas atribuciones que no son de su jurisdicción» (9). La creación de una Audiencia con un presupuesto de 1.000 ducados, «a semejanza de Castilla», podría «remediar la justicia de aquellas islas» (10).

(4) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, vol. 3. Madrid, 1897, p. 289.

(5) AGI, Patronato 25, R.53, f. 1. Memorial de Cristóbal de Azcueta Menchaca, 1594.

(6) *Ibíd.*, f. 2.

(7) PICAZO I MUNTANER, Antoni: *Capitanes de Manila*. EAC, 2010.

(8) AGI, Patronato 25, R.53, f. 2.

(9) *Ibíd.*, f. 3.

(10) *Ibíd.*

En cuanto a la seguridad del archipiélago, advertía de que se debía estar muy alerta ante las intenciones de los japoneses, que bien pudieran intentar ocupar las islas, y de que se había formado contra los españoles, y especialmente contra la ciudad de Cebú, una coalición liderada por el rey de Mindanao (11). Nuestro protagonista concluía que en esos momentos se debía recelar de los naturales, los cuales estaban ansiosos por recuperar sus libertades.

Siguiendo con este apartado de los riesgos para la defensa filipina, Azcueta avisaba de que, dada la estratégica situación del archipiélago, y la peligrosidad de la frontera con Japón y China, era del todo evidente que faltaban presidios para una defensa eficiente; por ello, era necesario enviar socorro de municiones y gente de guerra que se pudiera hacer cargo de ella. Y, siendo los enemigos que rodeaban las Filipinas numerosos, los capitanes y oficiales de guerra que se enviasen deberían ser sumamente experimentados. Otro de los más graves inconvenientes para la seguridad filipina estribaba en que, como ya Azcueta había dejado meridianamente claro, los pocos navíos enviados desde Nueva España tardaban demasiado en arribar, lo que imposibilitaba cualquier acción defensiva eficaz. Además, en las islas había escasez de barcos y de marineros, por lo que se hacía del todo necesario que se enviasen desde Acapulco. Por último, cerrando este capítulo de las lagunas defensivas del archipiélago, pidió una mayor dotación de artilleros y fundidores de artillería, puesto que «había una muy gran falta» y eran muy importantes para la defensa de los fuertes de aquellas islas (12).

Pero Cristóbal de Azcueta, como todos los españoles residentes en Filipinas, también se dedicó a los negocios, especialmente a la compra de productos asiáticos y a su ulterior venta en la América continental. Sin embargo, la irrupción de las redes mercantiles novohispanas estaba alterando los circuitos económicos internos en el archipiélago, por lo que solicitó un cambio radical en los negocios filipinos sobre la base de tres puntos: 1, que no trataran ni contrataran en las islas «los que no sean moradores de ellas»; 2, que no se embarcase dinero «si no es de las islas», puesto que, dada la gran capacidad económica de los mercaderes mejicanos, «se han encarecido las mercaderías» y, si aquella dinámica continuaba, las islas se empobrecerían y se despoblarían; y 3, que se pudiera traer oro y plata a las islas «fuera en la cantidad que fuera» (13).

Un ejemplo que evidencia las dinámicas que caracterizaban a las redes de poder de las Filipinas hispánicas y sus circunstancias lo hallamos en dos peticiones que perfilan la red a la que perteneció la familia Azcueta. En primer lugar, una postulación formulada en 1604 por Cristóbal de Azcueta, quien demandaba una serie de prebendas, entre ellas un hábito, el incremento de 2.000 a 6.000 de los indios encomendados o su equivalente a 2.000 pesos, y el ascenso, desde su cargo de capitán, al de sargento mayor de Manila (14).

(11) *Ibidem*, f. 4.

(12) *Ibidem*, f. 5.

(13) AGI, Indiferente 111, N.134, f. 6.

(14) AGI, Filipinas 36, N.30. Petición de Cristóbal de Azcueta de hábito, indios y oficios.

Pero ¿de quiénes y de qué instituciones recibió apoyó Azcueta en su solicitud? Como ya hemos citado, Azcueta pertenecía a una amplia red de poder que controlaba el destino económico, político, militar y aun religioso de Filipinas. Entre las personas que le avalaron hallamos a los principales miembros del poder político y militar: el gobernador y capitán general del archipiélago, Pedro de Acuña; el cabildo manileño al completo, entre cuyos miembros figuraban Juan Alonso de Sosa, Agustín de Arceo, Álvaro Pérez, Diego Ruiz de Ayala, Pedro de Chaves, Marcos de la Cueva, Juan de Valmaseda, el escribano Miguel Martínez y, por supuesto, religiosos como fray Juan de Garrovillas, provincial de la orden de san Francisco; el deán, Juan de Vivero; el arcediano, Fernando Gómez de Arellano; el chantre, Santiago de Castro; el maestro de escuela, el canónigo Francisco Rodríguez Cervantes, y Francisco de Carranza, Gregorio López, provincial de la Compañía de Jesús en Filipinas, y Pedro de Montes, también jesuita. La mayoría de estas personas, como colonos de las incipientes Filipinas hispánicas que poco a poco se iban introduciendo en el comercio regional, ya habían enviado una queja a la corte en la que solicitaban una revisión de las ordenanzas que restringían el comercio del archipiélago con Nueva España (15). Entre sus peticiones podemos destacar, por ejemplo, la de que se les otorgasen mercedes con que compensar la cantidad de imposiciones que pagaban por las mercancías que mandaban a Nueva España, cuyo número, se quejaban, últimamente se había incrementado demasiado. Lógicamente protestaron por las restricciones que se habían impuesto para el comercio con Asia y América, y en especial por la irrupción en el mismo de los poderosos mercaderes novohispanos, muy capitalizados y que estaban acaparando las mejores mercaderías que llegaban a Filipinas. Finalmente, tras apelar al gran servicio de armas que prestaban los colonos de las islas, defendiéndolas de los numerosos enemigos que las rodeaban, pidieron autorización para comerciar directamente con el Perú.

Esa red pervivió aun con el cambio de gobernador. Así, cuando llegó Gómez Pérez das Mariñas, lo hizo acompañado de un sobrino, Fernando de Castro. Azcueta, y buena parte de la red a la que pertenecía, intercedió ante la misma Corona para que al joven recién llegado se le diera un cargo político. Pero toda red tiene su competidora, y los choques entre ellas, especialmente en Filipinas, eran bastante frecuentes y, en algunos casos, incluso violentos. En ese sentido, el oidor de la Audiencia, Antonio de Ribera Maldonado, ordenó *motu proprio*, y sin ajustarse a la legalidad, la detención de Azcueta y su encarcelamiento en el mismo cabildo de la ciudad, de lo que pasó después a informar al maestro de campo de Manila, Gonzalo de Ronquillo. Sin embargo, la rápida intervención del gobernador y capitán general, Pedro de Acuña, atajó esta crisis entre los militares y la Audiencia, que se agravaba a ojos vistas. Acuña, además, envió una misiva urgente a la corte en la que demandaba una delimitación más clara de competencias y que la Audiencia no se extralimitara

(15) AGI, Filipinas 35, N.4. Carta de vecinos de Filipinas sobre situación y comercio, 28 de junio de 1595.

en sus funciones: «... aunque la correspondencia con la Real Audiencia es buena a veces hay problemas de jurisdicción, y no se pueden excusar porque esta tierra está rodeada de enemigos por ello mismo se queja por el arresto ordenado por un solo oidor contra un soldado, además las causas contra militares los ve el Capitán General» (16), añadiendo que este tipo de actuaciones «crea mucha turbación a la gente de guerra» (17).

El memorial de Azcueta

Entre las grandes acciones de guerra de Cristóbal de Azcueta se halla la captura de un navío holandés en las Molucas, cuando era gobernador del presidio de Ternate. Se trataba de un barco mandado por Pablo Branzaerden con veinticuatro hombres a bordo.

Azcueta se tomó la licencia de pedir un rescate por dicha presa, desglosado así: por el general holandés, 2.000 ducados; por cada uno de los veinticuatro miembros de la tripulación, el sueldo de un año; 5.000 cestos de arroz, lo que, a 5 pesos cada cesto, da un total de 25.000 pesos; 450 tinajas de vino, que a 10 pesos por tinaja, arroja un monto de 4.500 pesos; por veinte paños de 40 varas, a 4 pesos la vara, 3.200; por 2.000 mantas y camisas, 4.000; 2.000 por la fragata que tomaron del rey de España, y por la ropa, otros 2.000 (18).

Diego de Azcueta

Uno de los hijos de Cristóbal de Azcueta, Diego, siguió los pasos de su padre, bajo cuyo mando sirvió como alférez, y fue nombrado capitán de infantería de Manila en 1608. En 1609 participó, durante medio año, junto a su padre en la lucha contra los pintados. Ese mismo año tuvo que ayudar al general Gallinato, que estaba en Arévalo, y el cual le ordenó ir a Cebú. En 1617 lo hallamos en la armada que el general Ronquillo organizó para combatir a los holandeses, contra los que luchó en la batalla de Playahonda, donde se hundieron algunas naves enemigas, entre ellas la almiranta de Spilberg. En 1623 participa en una de las empresas más ambiciosas de aquella época: las jornadas de invasión de Isla Hermosa, para las que se le nombró cabo del galeón *Nuestra Señora de Atocha*. Tal expedición nos dejó un buen número de documentos que permiten comprender el juego de intereses en el Pacífico de las potencias europeas. Entre ellos está el hermoso mapa de Pedro Vera, de 1626, con detalles de esa isla, en especial de los puertos que tenían los holan-

(16) AGI, Filipinas 7, R.1, N.13, f. 1. Carta de Acuña sobre encarcelamiento de Cristóbal Azcoitia. Manila, 20 de diciembre de 1603.

(17) *Ibidem*.

(18) AGI, México 28, N.2. Carta del virrey Luis de Velasco el Joven. México, 4 de abril de 1610.

deses o del fundado por los españoles. En 1626, Diego fue ascendido a capitán de arcabuceros.

El 22 de septiembre de 1636, Diego de Azcueta y Menchaca, hijo del general y maestro de campo Cristóbal de Azcueta y Menchaca, y ya general a su vez, envió a la corte un memorial impreso donde suplicaba que se le concediese el gobierno de Ternate, vacante por la reciente muerte del general Esteban de Alcázar. Como alegación principal y básica de entre aquellas en que sustentaba su petición figuraba la circunstancia de que ese cargo ya lo había ocupado con anterioridad su padre y de que él había estado a su servicio en dicho presidio, por lo que conocía muy bien la tierra, la calidad de sus naturales y las capacidades de los enemigos que rodeaban la plaza. Por ello afirmó que era la persona más idónea para asumir dicha obligación, porque tenía «mucha noticia de las cosas de esa tierra», donde había servido «muchos años en compañía de mi padre», y sabía cómo se habían «de llevar y guardar» (19).

Además, Diego de Azcueta añadió los méritos de su familia, cuyos varones, todos ellos, servían como militares; como sus hermanos los capitanes Andrés, Cristóbal y Pedro Azcueta Menchaca, hijos del general y maestro de campo Cristóbal de Azcueta Menchaca. Entre los muchos méritos que enumeraba añadió que su padre, además de participar en la conquista de las islas, también lo había hecho en Flandes. Después de acumular merecimientos, su progenitor obtuvo dos encomiendas de unos mil indios, «una en Magaldan, provincia de Pangasinam, la otra en San Pablo, en la laguna de Bay, entre ambas dos mil tributos» (20). Entre los testigos de lo afirmado y que avalaron su petición, así como los servicios prestados, declararon el general Gonzalo Ronquillo, castellano del castillo de San Felipe y Santiago de Manila; Esteban de Alcázar, capitán y sargento mayor; el alférez Alonso de Aldana, el general Juan Guerra, el almirante Pedro de Zárate y el capitán José de Naveda Alvarado.

Pero Diego de Azcueta previamente había solicitado otras mercedes, concretamente que se le otorgase una encomienda u oficio de gobierno o de guerra, alegando haber sido capitán de infantería en las islas del Maluco e hijo del general Cristóbal de Azcueta, «que fue uno de los conquistadores de las islas Filipinas» (21); en virtud de ello solicitaba «que se le proveyere de cargos de justicia y guerra que en lo tocante a encomiendas de indios tenga a bien recomendar su persona» (22).

Sin embargo, esta petición, formulada en 1634, topó con un inconveniente de carácter legal, puesto que, según las Leyes de Indias, las personas al cargo

(19) AGI, Filipinas 41, N.26. Petición de Diego de Azcueta de gobierno de Ternate, 1636.

(20) *Ibidem*, f. 9. Por ello no solo solicitó heredar las encomiendas de su padre; además, pidió que se le concediese la merced de vestir el hábito de Santiago, petición que recibió el apoyo de Álvaro de Mesa y Lugo, oidor que fue de la Audiencia de Filipinas y auditor de la armada de Filipinas de 1616, y de Marcos Zapata de Gálvez, oidor de la Audiencia de Manila y posteriormente fiscal de la misma.

(21) AGI, Filipinas 40, N.46, f. 1. Petición de Andrés de Azcueta de encomienda u oficio, 1634.

(22) *Ibidem*.

de encomiendas no podía gozar de ningún cargo de gobierno ni militar. Por ello, Diego de Azcueta, junto con el depositario general de Manila, Andrés López de Azaldegui, que estaba en su misma situación, realizaron una notable recopilación documental de precedentes, en la América hispana, de excepciones a esta norma. Un trabajo, cabe remarcarlo, documentado abundantemente y bien argumentado (23). Además de sus méritos, adjuntaron una copia del capítulo 41 de las Ordenanzas de la Audiencia de Lima de 17 de agosto de 1565, donde se disponía que no se diesen ayudas de costa, oficios, corregimientos ni otros aprovechamientos a quien tuviera indios encomendados, es decir, el precepto de las Leyes de Indias que les vetaba el particular por el que optaban. Pero acto seguido, como señalamos, también adjuntaron algunas excepciones, acreditadas mediante dos documentos legales sumamente interesantes. Por una parte, una copia de la real cédula de 20 de abril de 1630 dirigida al conde de Chinchón, virrey del Perú, que le facultaba para valerse de las personas de quienes estuviera más satisfecho, a fin de ocuparles en oficios y cargos del real servicio, aunque fuesen encomenderos, siempre que dichos oficios no se desarrollasen en el lugar donde tuvieran radicadas sus encomiendas. El segundo documento era otra real cédula, esta de 23 de marzo de 1634, dirigida a Álvaro de Quiñones Osorio, gobernador y capitán general de Guatemala y presidente de su Audiencia, para que pudiera proveer de oficios y cargos a Marcos Estupiñán, a pesar de ser encomendero, en consideración a sus servicios. Así pues, con estos antecedentes la corte dictaminó que se les otorgase lo demandado «salvo informe de inconvenientes emitido por el gobernador» (24), lo cual se verificó ese mismo año con la correspondiente real cédula (25) y un oficio emitido por el Consejo de Indias (26).

Pero no sería esta la única petición formulada por Diego de Azcueta, puesto que, tras habersele concedido tres encomiendas de indios, solicitó la prórroga de esa merced por otra vida más (27). Otra de sus peticiones atendidas fue la de que, dado que no tenía herederos, la encomienda que había heredado de su padre se le otorgase a su hermano Andrés de Azcueta (28).

(23) AGI, Filipinas 40, N.50. Peticiones de Diego de Azcueta y Andrés López de Azaldegui, 1634.

(24) *Ibíd.*, f. 41.

(25) AGI, Filipinas 347, L.1, ff. 82r-85r. Real cédula a Sebastián Hurtado de Corcuera, gobernador de Filipinas, para que provea en oficios y cargos de justicia y guerra de esas islas a Diego de Azcueta y Menchaca, hijo de Cristóbal de Azcueta y Menchaca, a pesar de que es encomendero en ellas, siempre que la jurisdicción del oficio no entre en el distrito de su encomienda. El Escorial, 23 de octubre de 1634.

(26) AGI, Filipinas 347, L.1, ff. 110r-111r. Real cédula a Sebastián Hurtado de Corcuera, gobernador de Filipinas, recomendándole a Andrés de Azcueta y Menchaca, hijo de Cristóbal de Azcueta, para que le provea en oficios de justicia y guerra conforme a su calidad y suficiencia, y le honre y favorezca. Madrid, 29 de noviembre de 1634.

(27) *Ibíd.*, ff. 111r-113r. Real cédula prorrogando a Diego de Azcueta, por una vida más, en la encomienda de indios que posee en los pueblos de Magaldón, San Jacinto y San Pablo de los Montes.

(28) AGI, Filipinas 2, N.1. Carta sobre merced a Diego de Azcueta, 1637.

Conclusiones

Entre los grandes personajes de la conquista y colonización de Filipinas hallamos, sin duda alguna, a Cristóbal de Azcueta, un hombre versátil donde los hubiere. Un soldado extraordinario capaz de mandar con éxito una empresa militar frente a sus enemigos, de gobernar los galeones durante su travesía trasoceánica en el siempre peligroso Mar del Sur, o de gestionar de forma implacable su mandato sobre los presidios más alejados de todas las posesiones hispánicas: las islas Molucas. Pero también es otra muestra de la importancia que tuvieron las redes de poder en las islas Filipinas, de sus grandes anclajes, tanto en el mismo archipiélago como en Nueva España y la corte, y de cuáles eran sus necesidades y, lógicamente, sus demandas.

LA CONQUISTA DE PORTUGAL. ASPECTOS MARITIMOS

Fernando de la GUARDIA SALVETTI
Capitán de Navío (R)

Resumen

La muerte sin descendencia, en 1577, de Sebastián I dejó vacante el trono portugués. Felipe II, tío carnal del monarca fallecido, decidió hacer valer sus derechos a la sucesión, que tuvo dirimir militarmente con don Antonio, prior de Crato, pretendiente también a la corona lusa en su condición de hijo bastardo del infante Luis de Portugal y, en consecuencia, de nieto del rey Manuel I. Los ejércitos filipinos invadieron Portugal y, tras en una campaña en la que no faltaron episodios bélicos de extrema violencia, conseguirían a la postre tomar Lisboa. Las fuerzas navales desempeñaron un papel decisivo en la empresa.

Palabras clave: Felipe II, Sebastián I, conquista de Lisboa, duque de Alba.

FELIPE II, rey de España por abdicación de su padre, Carlos I (1555), pasaba por ser el monarca más poderoso de su época. Fue entronizado en un momento difícil, cuando la Monarquía hispánica aún no había adecuado su organización naval a las necesidades defensivas que le imponían las amenazas a sus intereses marítimos. Los últimos veinte años de su reinado registrarán un cambio de actitud a la hora de tratar los conflictos exteriores a los que debía hacer frente, y la política de contención seguida hasta entonces en este terreno daría un giro ofensivo y expansivo.

Uno de los primeros problemas que el Habsburgo debe afrontar al acceder al trono es el escaso poder naval de que dispone, al carecer la Monarquía, como era usual en la Europa de aquella época, de fuerzas navales permanentes. Para solventarlo, el monarca destinará grandes recursos a la construcción de galeras, actividad esta que se prolongará en el tiempo, pues las pérdidas que se sufren en las continuas campañas navales en el Mediterráneo obligan a su reposición regular.

Por otro lado, la jactanciosa expresión de que en las tierras bajo soberanía filipina no se ponía jamás el sol, paradójicamente, revelaba la debilidad del control ejercido por la metrópoli sobre unos dominios muy distantes entre sí, insuficientemente guarnecidos y comunicados por dilatadísimas líneas marítimas. Todas estas circunstancias los hacían muy vulnerables a la hostilidad inglesa, francesa y de los Países Bajos, potencias marítimas que impugnaban los títulos españoles de legitimidad sobre las posesiones americanas, basados



Escuadra de galeones de Bazán. *Conquista de Lisboa*, Viso del Marqués

en el derecho de conquista, y el monopolio decretado por la metrópoli sobre el comercio de Indias, que el Rey Prudente quería mantener a toda costa.

En vista de este estado de cosas, Felipe II y sus consejeros irán cobrando conciencia de que, para competir ventajosamente en el concierto europeo, era preciso disponer de una poderosa flota, incluso en tiempos de paz. Pero dicha fuerza naval requería a su vez una estructura permanente de bases navales y comerciales, astilleros y fuerzas militares capaces de repeler las amenazas exteriores y de subvenir a los intereses de España.

Don Sebastián I, rey de Portugal

En ese clima de expansionismo y de creación de estructuras navales para hacer frente a los conflictos internacionales sobreviene la muerte sin sucesión de Sebastián I de Portugal. El joven rey —inquieto y aventurero— decidió a finales de 1577 emprender en persona la conquista de algunas plazas africanas. Felipe II, su tío carnal, trató en vano de convencerle de que la poca rentabilidad de la empresa desaconsejaba que pusiera en riesgo su vida y, con ello, que hiciera peligrar la sucesión al trono, al carecer de herederos directos. Pero, desoyendo estos consejos, don Sebastián embarcó en julio de 1578, con el designio simultáneo de ensanchar el orbe cristiano y abrir un nuevo campo de expansión colonial.

Un ejército de aproximadamente 17.000 hombres fue derrotado por 30.000 moros en Alcazarquivir. El rey de Portugal caía en la batalla. El ejército portugués fue totalmente destruido, y su nobleza, secuestrada. Las cosas así, las plazas portuguesas en la costa africana corrían inminente peligro, de suerte

que Felipe II, en cuanto tiene noticia en Madrid de los tristes hechos, arma su escuadra y envía al marqués de Santa Cruz a defender las guarniciones cristianas en esas tierras. En definitiva, mientras se combatía en Flandes y Francia e Inglaterra disputaban a la corona española la hegemonía europea, el trono de Portugal quedaba vacante y Felipe II, deseoso de una Europa unida y católica y de aumentar los dominios recibidos de sus antepasados, concebía la idea de unificar la península ibérica.

La muerte de don Sebastián, el 4 de agosto de 1578 (fecha negra en la historia de Portugal), dejó al país sumido en una gran crisis política y económica que afectó gravemente a la paz social y a la estabilidad de sus colonias ultramarinas. El beligerante



Don Sebastián, rey de Portugal (1554-1578).

acoso a que se veían sometidas sus posesiones asiáticas obligaba al país a un gran esfuerzo bélico (material y humano) que la débil economía portuguesa, no obstante la riqueza derivada del tráfico de las especias provenientes de Asia, no podía soportar. Así pues, estas incesantes expediciones militares forzaban a Portugal a recurrir, con asiduidad creciente, a España a fin de obtener los recursos necesarios y que solo un imperio como el español podía proporcionar.

Incorporación de Portugal a la corona de Felipe II

Tras la muerte sin descendencia del joven rey don Sebastián, su tío abuelo el cardenal don Enrique, de setenta y siete años, asumió la regencia. Siendo como era hombre anciano e inconstante, la anarquía y el desorden empezaron a adueñarse del país. Felipe II, conocedor de los hechos, consideró que debía aprovechar la oportunidad que se le presentaba de hacer valer sus derechos sucesorios, cuya consecución se traduciría en un importantísimo objetivo político: la unificación de dos grandes imperios. Pero para hacer efectivos tales derechos primero debía imponerse a sus rivales por el trono en disputa.

La corona de Portugal tenía entonces muchos pretendientes, pero de todos ellos ninguno con tanta legitimidad como Felipe II, tío del monarca difunto y nieto del rey don Manuel. Dos eran los pretendientes portugueses con mayores posibilidades: Catalina de Braganza, nieta de Manuel I, y don Antonio, prior de Crato, personaje pintoresco, hijo bastardo del infante don Luis y nieto de don Manuel de Portugal.



Felipe II retratado por Tiziano. Museo del Prado, Madrid

Descartada la candidatura de Catalina de Braganza, la lucha por la corona de Portugal se iba a dirimir entre don Antonio, prior de Crato, y Felipe II. La nobleza portuguesa y el diplomático don Cristóbal Moura —partidario de la unificación, pero sin derramamiento de sangre— apoyaban al monarca español. Solo el pueblo, especialmente la plebe, en cuyo seno seguía latiendo el viejo odio hacia Castilla —inquina que se mantendría viva durante todo el siglo XVI—, prefería entregar la corona portuguesa a don Antonio antes que a un rey extranjero. A su favor, y en contra de la incorporación del reino a la soberanía española, estaban Francia e Inglaterra, que veían con preocupación el inmenso poder que Felipe II acapararía con la anexión de la nación vecina.

El monarca hispano, conocedor del carácter indómito del pueblo portugués, esperaba encontrar oposición a sus pretensiones sucesorias y sabía que, para imponerse a sus adversarios, tendría que recurrir a la fuerza. Y así, aconsejado en ese sentido también por

Moura, el monarca español tomó la decisión de invadir Portugal, declarando la guerra a los partidarios de don Antonio. El 20 de junio de 1580 —días antes de que se rompieran las hostilidades—, este se había autoproclamado rey de Portugal en Santarém, con el apoyo del pueblo, comenzando en el acto a reclutar soldados para enfrentarse a las tropas españolas. La rebelión se consumó, y de no haber sido sofocada, Felipe II no habría podido acceder al trono.

La campaña naval

Tomada la decisión de invadir Portugal, Felipe II ordena acelerar los preparativos de la empresa. Sancho Dávila, uno de los mejores generales de entre los que sirvieron bajo las órdenes del duque de Alba, sugirió al rey que el mando de las fuerzas terrestres recayera en este y que don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, asumiera el de la armada. Ambos militares recibieron poderes e instrucciones del monarca español para hacer valer sus derechos al trono portugués según el plan de campaña acordado.

Estudiadas varias líneas de acción, a la vista de la información recibida por expertos en el arte de la guerra, el duque de Alba presentó al rey un plan de operaciones que propugnaba una penetración militar a través del Alentejo en dirección a Setúbal, donde la armada de don Álvaro de Bazán debía abastecer al ejército de ocupación y ayudarle a ganar la orilla derecha del Tajo, para así iniciar cuanto antes el asalto a Lisboa.

El 13 de junio de 1580, en Badajoz, se celebra la gran revista militar del ejército expedicionario, a la que seguirá un brillante desfile. A la ceremonia, junto al rey, asistirán la reina, los infantes y el archiduque-cardenal Alberto de Austria. La razón de que el rey decidiese instalarse en la villa pacense era facilitar la comunicación con los generales que iban a acaudillar las fuerzas de ocupación y dar mayor impulso a las operaciones navales y terrestres, abreviando de este modo en lo posible una campaña que se presagiaba larga y sangrienta.

El duque de Alba —militar de enorme prestigio, admirado unánimemente por los tercios españoles— se sentía ante todo un «soldado al servicio del Rey», por lo que, pese a hallarse enfermo en el momento de recibir la orden, se puso al frente de un ejército de 24.000 hombres que incluía 11 tercios de infantería, 3.000 zapadores, 23 compañías de caballería y 100 piezas de artillería (veintidós de grueso calibre), más un total de 3.000 carros de aprovisionamiento. Al mismo tiempo, en Cádiz se alistaba una flota compuesta por unas 60 galeras (34 españolas, 20 de Nápoles y 10 de Sicilia), que se dividían en tres escuadras: la primera, al mando de don Francisco Benavides; la segunda, al del conde de Villatorres, y la tercera, conducida por don Francisco Colona.

Para hacer frente a este impresionante ejército, apoyado por añadidura por 30 embarcaciones menores, las fuerzas portuguesas apenas sumaban algunas compañías de infantería, que encuadraban a 25.000 hombres, y 2.500 efectivos de caballería. Esta fuerza se componía en su mayoría de campesinos reclutados a toda prisa y de milicianos voluntarios, todos bajo el mando de Francisco de Portugal, conde de Vimioso. El almirante Gaspar Brito se puso al frente de naos y galeones, y don Diego López Sequeira, de las galeras. Por su parte, Francia e Inglaterra prometieron unos apoyos que, sin embargo, no llegarían a verificarse.

El monarca español, considerando Portugal un país hermano, no quería que la conquista se hiciese a sangre y fuego, y procuró evitar en todo momento que las tropas españolas se entregaran a desmanes y saqueos, dando al respecto órdenes tajantes a sus generales. La campaña se iba a desarrollar mediante una acción coordinada de ambas fuerzas, navales y terrestres. Antes de romper definitivamente las hostilidades, el monarca aún trató de llegar a un acuerdo con los fieles al prior de Crato, que lo desecharon. No obstante, lo cierto es que ni el rey de España ni don Antonio se avenían a una solución pacífica y pactada. El uno confiaba en su ejército, y el otro, en la ciudadanía y la plebe de Lisboa.

La conquista de Lisboa

Dispuesta ya la maquinaria bélica, Felipe II, como ha quedado dicho, con su esposa, hijos y corte, se dirigió hacia Badajoz (Extremadura). Desde allí



Don Álvaro de Bazán

estaba en comunicación con el duque de Alba, designado, como señalamos más arriba, para dirigir las operaciones militares, a cuyas órdenes habían de operar las fuerzas de Bazán, que desde la mar apoyarían la penetración de las tropas terrestres y al ejército de ocupación de Sancho Dávila.

El 8 de julio de 1580 don Álvaro de Bazán zarpó con su escuadra de El Puerto de Santa María, con la idea de bloquear y someter por mar a las ciudades y pueblos del Algarve (Tavira, Faro, Portimão, Lago, etc.) y, conforme al plan previsto, penetró en Setúbal, donde le esperaba el duque de Alba para embarcar sus tropas, las cuales, tras haber ocupado sin apenas resistencia las villas fronterizas de Elvas, Olivenza y Portalegre, fueron conducidas a Cascaes. La toma de Setúbal iba a ser fundamental para la preparación del ataque a la capital portuguesa, al facilitar el embarque de las tropas y el reabastecimiento de las fuerzas de ocupación, desgastadas tras la larga etapa precedente de combates

y batallas navales. Al igual que había sucedido con las fuerzas terrestres, el avance por mar de la escuadra de Bazán se hizo sin grandes obstáculos.

La toma de Setúbal y del fuerte de Santiago de Outão —importante castillo del siglo XIV, armado con baterías de gran alcance—, así como el apresamiento de los galeones *San Mateo* y *San Antonio*, iban a causar una gran preocupación y desconfianza generalizada entre los partidarios de don Antonio y el comandante de sus fuerzas navales, don Jorge de Menezes. Presos de la inseguridad, los navíos de don Antonio presentes en el puerto y las baterías emplazadas en el castillo apenas mostraron espíritu combativo.

Con anterioridad a la conquista de Lisboa, Bazán, en contra de la opinión de sus consejeros, realiza una operación audaz: embarca en las galeras parte de la infantería y, aparentando ir hacia Santarém, desembarca en Cascaes (playa recogida y protegida por la fortaleza de la Ciudadela), en la margen derecha del Tajo, lo que le pone en disposición de marchar hacia la capital. La operación fue rápida, y las fuerzas del gobernador de la plaza, don Diego de Meneses, apenas opusieron resistencia. La toma de Cascaes permitirá al duque utilizar la plaza como retaguardia y refugio de sus tropas en caso de necesidad.

Las tropas del duque de Alba fueron avanzando sin otra resistencia que la que les oponía una débil soldadesca. A la conquista de la fortaleza de San Julián de Barra, considerada la llave del estuario del Tajo, seguirán las de San Juan de Oeiras, la torre de Belém y las fortificaciones de la margen sur, a cuyo abrigo estaba fondeada la escuadra de don Antonio, dejando así vía libre para la toma de la capital.

Ambas fuerzas se encontraron el 24 de agosto de 1580, a ambos lados del puente de Alcántara —10 kilómetros al oeste de Lisboa—. Las naves españolas, avanzando en dirección a la ribera de Alcántara, ocuparon la margen derecha del río y quedaron listas para el combate contra los navíos de la corona de Portugal. El desorden y el desánimo reinaban entre la tropa y los generales de don Antonio. Algunos le sugirieron que huyese, pero la esperanza de que Francia e Inglaterra enviaran *in extremis* las fuerzas prometidas le decidieron a resistir.

A la hora prevista para el inicio del combate, Bazán dispuso sus naves para el ataque. La mar y el fuerte viento contrario del noreste dificultaban el avance de los buques españoles. A pesar de ello, las fuerzas de don Antonio se mantuvieron fondeadas a distancia, evitando el encuentro. Y es que la situación de sus naves en el flanco sur no era la más indicada para iniciar el combate y hacer frente a la escuadra de Bazán.

La escuadra de Santa Cruz sigue avanzando y atacando a los navíos portugueses, destruyendo los galeones *Pompeo* y *San Martinho* (capitana de la armada de don Antonio) y obligando al resto de los navíos a rendirse. Algunos huyeron hasta la ribera de Sacavém, donde posteriormente fueron capturados por las fuerzas de don Álvaro de Bazán, que se apoderaron de 44 naves. En el transcurso de estos combates, los galeones de la corona de Portugal, que eran parte fundamental de la defensa de las ciudades de Setúbal y Lisboa, fueron muy castigados por la artillería de grueso calibre de los navíos españoles.

Al amanecer del día 25, el duque de Alba, acompañado por su Estado Mayor, y observando el campo de batalla y los claros signos de debilidad de las fuerzas enemigas, dio orden de comenzar el asalto final. Se inició con un intenso fuego de artillería por ambos bandos; los tercios españoles, tras dos intentos fallidos, consiguieron por fin cruzar el río por el puente de Alcántara, cerca de la desembocadura, mientras Sancho Dávila, con su fuerza de ocupación, conseguía atravesarlo más arriba. El combate fue intenso pero breve. Tan solo en la capital se registraron focos de resistencia de los leales a don Antonio.

La conquista de Lisboa fue una operación ejecutada con precisión por los generales del duque de Alba auxiliados por la flota de Bazán, que sorprendió a las fuerzas enemigas con la estrategia diseñada por los generales y consejeros del rey. Las experimentadas tropas del duque de Alba derrotaron a las portuguesas, obligando al prior de Crato a claudicar y retirarse, dando por finalizada la campaña militar.

Dispensas y vencidas las fuerzas portuguesas, los partidarios del prior de Crato se retiraron hacia Coímbra. Don Antonio, acosado por Sancho Dávila, consiguió escapar a Oporto. Desde allí se trasladó a Francia, para refugiarse más tarde en las Azores, donde sus habitantes y sus partidarios le reconocie-



Conquista de Lisboa. Mapa de las operaciones navales y terrestres

ron solemnemente como rey de Portugal. Desde el archipiélago continuaría la resistencia contra España con el apoyo de ingleses y franceses.

En la primavera de 1581, el 15 de abril, las cortes portuguesas se reunieron en Tomar y, con el título de Felipe I, declararon rey de Portugal al monarca

español, quien juró mantener todos los fueros, privilegios, usos y libertades del reino. El monarca, que permaneció en Lisboa hasta finales de 1582, conseguía de esta manera no solo sellar la unión ibérica, cumpliendo así un objetivo largamente acariciado por la dinastía, sino también acumular en su persona un imperio de dimensiones desconocidas hasta entonces.

Desde el punto y hora en que Felipe II fue declarado rey de Portugal, Inglaterra, Francia y los rebeldes holandeses incluyeron el territorio portugués entre sus objetivos bélicos. En este sentido, la anexión portuguesa representó, efectivamente, un esfuerzo añadido para las armadas del rey católico, que desde entonces no solo debieron proteger en el Atlántico la ruta de la plata, sino asimismo la ruta portuguesa de Oriente, conocida como «de las especias».

Consideraciones finales

El éxito de esta campaña se debió a la coordinación de las tropas del duque de Alba y la escuadra de don Álvaro de Bazán. Los últimos focos portugueses de resistencia, apoyados por Francia y localizados en las Azores, fueron liquidados por Bazán, primero en la isla de San Miguel, en 1582, y luego tras la toma de la Tercera en 1583.

Las tropas de Felipe II se emplearon con una violencia constante que resultó decisiva para el logro de sus objetivos, pues la conquista de Portugal estuvo lejos de constituir una fácil victoria, como la caracterizan algunos. La resistencia portuguesa fue mucho más intensa de lo esperado, y análisis posteriores de expertos demuestran que el ejército invasor tuvo que empeñarse a fondo en una sucesión de combates y batallas en las que las fuerzas de don Antonio, hasta donde sus fuerzas aguantaron, lucharon con bravura contra un enemigo muy superior.

La incorporación de Portugal a la monarquía filipina trajo consigo un cambio notable en la política internacional europea. Despejada la amenaza otomana en el Mediterráneo, los recursos económicos del imperio hispánico lo convirtieron en una potencia contemplada con suspicacia por Inglaterra y Francia.

La corona portuguesa permaneció unida a la española desde 1580 hasta 1640. La unión ibérica duró poco más de medio siglo, pero para Portugal tuvo consecuencias graves, especialmente para su imperio colonial, que salió muy perjudicado de la unión. El historiador francés Fernand Braudel (1) nos traza un completo panorama de ello:

«... [el de la anexión] fue un periodo sombrío de la historia portuguesa. Portugal salió arruinado de la dominación española: su marina arruinada y su imperio colonial destruido. Los Países Bajos e Inglaterra, con quienes España estaba en

(1) Fernand Braudel. Francia (1902-1985). Uno de los más grandes historiadores franceses del siglo XX. En 1947 publicó *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, trabajo que causó una gran impresión en la comunidad de historiadores de la época y del que está tomada la cita.

lucha casi permanentemente, ocuparon para no devolverlas más, buena parte de las posesiones portuguesas. Estaba definitivamente perdido para Portugal el comercio asiático; las pequeñas colonias que todavía conservaba en Oriente no tendrán apreciable importancia. Efectivamente, solo sobrevivirían del antiguo imperio ultramarino el Brasil y algunas posesiones de África...»

Las consecuencias perversas de la unión también afectaron a España. Parece que las más considerables se derivaron de la complejidad de administrar dos estados tan complejos. Por otra parte, el descontento popular por la dominación española era evidente, toda vez que las tropas de ocupación arrasaron y saquearon con violencia los pueblos y ciudades portuguesas por donde pasaron, fortaleciendo de este modo el sentimiento antiespañol. Otro error de Felipe II, muy cuestionado por las élites portuguesas de gobierno, fue no haber designado a Lisboa capital de la Monarquía. Tales desencuentros, de haberse resuelto satisfactoriamente, podrían haberse traducido en una unión peninsular permanente. Respecto a esta cuestión, en *El Imperio español*, Antonio Igual Úbeda opina que «Felipe II supo iniciar la obra trascendental de la unidad ibérica, pero no supo convertirla en empresa nacional» (2); no obstante, de la unión también se derivaron ventajas para España, como destaca el profesor John H. Elliott (3) en *La España imperial*:

«... un nuevo litoral atlántico, una flota para ayudar a protegerlo y un vasto imperio que se extendía desde África a Brasil y de Calcuta a las islas Malucas. Fue la adquisición de estas nuevas posesiones, junto con el nuevo flujo de metales preciosos, lo que hizo posible el imperialismo de la segunda mitad del reinado de Felipe II».

Bibliografía

- ALVES SALGADO, Augusto: *A Conquista de Portugal através dos frescos do Viso del Marquês*. Prefácio, Portugal, 2009.
- CEREZO, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*. San Martín, Madrid, 1898.
- CONTRERAS Y LÓPEZ DE AYALA, Juan (Marqués de Lozoya): *Historia de España*, 6 vols. Salvat, Barcelona, 1968.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española. Desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Museo Naval, 1972.
- HERNÁNDEZ PALACIOS, Martín: *Álvaro de Bazán. El mejor marino de Felipe II*. Escuela Internacional de Negocios, Madrid, 2007.
- VALLADARES, Rafael: *La conquista de Lisboa. Violencia militar y comunidad política en Portugal, 1578-1583*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 2008.

(2) Antonio Igual Úbeda. Valencia (1907-1983). Escritor e intelectual valenciano. Miembro de la Real Academia de Bellas Artes de San Carlos, dedicó su vida a la docencia y a la investigación histórica.

(3) John H. Elliott (Inglaterra, 1930). Eminente historiador e hispanista británico. Premio Príncipe de Asturias 1996 por su contribución a la historia de España, en especial la de los siglos XVI y XVII.

BIBLIOGRAFÍA COMPLETA DE ANTONIO TERRY Y RIVAS. SUS ESCRITOS SOBRE NAVEGACIÓN, ASTRONOMÍA Y MATEMÁTICAS

Beatriz GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA
Licenciada en Geografía e Historia

Resumen

Pese a la relevancia de sus aportaciones, Antonio Terry ha sido un personaje caído en el olvido. Por esta razón, en un artículo anterior, publicado en esta misma revista bajo el título «Antonio Terry y Rivas (1838-1900). Vida y obra científico-matemática de un marino ilustre», se intentó llamar la atención sobre su figura y obra. Sin embargo, por razones de espacio no pudimos entonces incluir una bibliografía detallada de las obras publicadas por Antonio Terry. El presente artículo nace con el deseo de completar el anterior y de recopilar, en un único trabajo, las publicaciones (obras de texto y artículos) firmadas por el autor referentes a navegación, astronomía y matemáticas, sin omitir ninguna de las ediciones que conocieron algunos de sus títulos, pues consideramos este dato de sumo interés para conocer el alcance de la obra de Terry.

Palabras clave: Antonio Terry y Rivas, obras de navegación, Armada, Academia militar.

Introducción

ANTONIO Terry y Rivas (1838-1900) obtuvo en su tiempo el reconocimiento que merecía por su destacado papel como divulgador científico en el último tercio del siglo XIX. En sus numerosas publicaciones, Terry y Rivas no solo no escatimó esfuerzos a la hora de difundir los últimos avances en materia de navegación, sino que además puso el mayor de los empeños en la elaboración de textos de gran valor pedagógico relativos a las matemáticas aplicadas, los cuales contribuyeron a elevar el nivel de los centros docentes militares y a divulgar las matemáticas francesas en España. Hombre de vasta cultura marítima y experimentado en los problemas de la navegación, en una época de súbitos cambios navales tuvo bajo su supervi-

sión, durante cuatro años (1884-1888), los programas y planes de estudio de todas las academias y escuelas militares de la Armada, además de la Academia de Ampliación de San Fernando, encargada de los estudios superiores que anteriormente se impartían en el Observatorio de Marina (1). Su labor como divulgador fue ampliamente reconocida por sus coetáneos, entre ellos, y especialmente, por el capitán de la Marina Mercante José Ricart y Giralt, que en referencia a Antonio Terry escribe:

«Muy meritorios y dignos del mayor aplauso son los sabios que dedican toda su inteligencia al descubrimiento y desarrollo de nuevas teorías, pero no es menos acreedor al aplauso el sabio, que sin inventar nada nuevo, dedica sus esfuerzos a presentar los descubrimientos con claridad y sencillez» (2).

Sin embargo, pese a la relevancia de sus aportaciones, Antonio Terry es un personaje caído en el olvido y, por esta razón, ya intentamos llamar la atención sobre su figura y obra en un artículo anterior, publicado en esta misma revista, bajo el título «Antonio Terry y Rivas (1838-1900). Vida y obra científico-matemática de un marino ilustre». Pero, aunque entonces aportamos una detallada biografía de Terry, y además hicimos mención de sus publicaciones sobre navegación y de la importancia de su obra matemática dentro y fuera de las academias militares, por razones de espacio no pudimos recoger en dicho trabajo una bibliografía pormenorizada de la obra del autor. Esta segunda entrega viene a suplir esa omisión reuniendo todas las publicaciones de nuestro protagonista, tanto las referentes a navegación y astronomía como las centradas en las matemáticas, al paso que incluye algunas notas informativas acerca de algunas de estas obras (3). Los materiales en que se sustenta este artículo han sido obtenidos de recursos de la Red como el Catálogo Colectivo del Patrimonio Biográfico Español (CCVV), el Catálogo Colectivo de las Universidades de Cataluña (CCUC), la Biblioteca Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona (RACAB), la Red de Bibliotecas Universitarias (REBIUN), la Biblioteca Digital Hispánica (BDH), la Biblioteca Nacional Escolar (BNEscolar) y el Catálogo del Consorcio de Bibliotecas Universitarias de Andalucía (CBAU). Asimismo, nos ha sido de gran utilidad la información suministrada por el expediente personal de nuestro protagonista, custodiado en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), junto con las noticias sobre su persona dadas por la prensa históri-

(1) Véase su biografía en GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA, B.: «Antonio Terry y Rivas (1838-1900). Vida y obra científico-matemática de un marino ilustre», en *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 127, 2014, pp. 69-95.

(2) RICART Y GIRALT, José: «La enseñanza del piloto», en *El Mundo Naval Ilustrado*, núm. 44, 15 de febrero de 1899, p. 62.

(3) También han sido publicadas en 2014 sus obras de navegación, astronomía y matemáticas, si bien en esta ocasión no se han incluido las reediciones. GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA, B.: «TERRY Y RIVAS, Antonio», en *Diccionario biográfico español*. Real Academia de Historia, Madrid. (Aceptado, mayo de 2014).

ca. Por último, también hemos utilizado como fuentes la *Enciclopedia general del mar*, el *Manual del librero hispano-americano* y el *Ensayo de bibliografía marítima española* (4).

Anotaciones sobre sus obras de navegación

La pérdida de los grandes buques «modernos» se debía, según Antonio Terry, no a la falta de instrucción de los marinos, sino a los nuevos peligros que los rápidos avances en la arquitectura naval habían traído consigo desde mediados del siglo XIX. La introducción del buque de vapor, unida a las grandes velocidades exigidas por un comercio marítimo cada vez más competitivo —con buques que veían aumentado considerablemente su eslora y calado, incrementando así los riesgos de la maniobra en recalada urgente— y a los problemas del desvío del compás ocasionados por la incorporación de masas de hierro y acero como materiales de construcción, llevó aparejados cambios significativos en los conocimientos requeridos para el gobierno de este tipo de barcos. Las continuas catástrofes registradas durante la segunda mitad del siglo XIX, habían llevado a la convocatoria de una comisión especial dentro de la Academia de Ciencias de París, encabezada por el almirante Jurien de la Gravière, con el objetivo de estudiar los medios que ofrecía la ciencia como solución a los continuos siniestros marítimos. Pese a tomarse ciertas medidas para evitar este tipo de catástrofes —como el empleo de dos derrotas de navegación, una de ida y otra de vuelta, entre los puntos de salida y llegada, la disminución de la velocidad en tiempo de niebla, la adopción y emisión de señales acústicas para los tiempos cubiertos, o la iluminación del camino durante la noche, además del uso de un reglamento internacional de maniobras para ser ejecutadas en caso de encuentros en el mar (5)—, estas resultaban insuficientes para un problema que iba en aumento y preocupaba crecientemente a la opinión pública. El mismo Antonio Terry se hace partícipe de esta inquietud, considerando el problema en cuestión el principal a que se enfrentaba el comercio marítimo, tal como escribe en *Compensación de la aguja Thomson*:

«La frecuencia con que se repiten los abordajes y naufragios que cada año aumentan de un modo alarmante, es verdaderamente triste; lo desastroso de sus consecuencias, aterrador. Las causas que motivan los naufragios son varias y distintas, pero no cabe duda de que una gran parte de ellos, tal vez la mayoría, se debe a los errores cometidos en la derrota, o mejor decir, a los de la aguja».

(4) MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J.M.^a: *Enciclopedia general del mar*, vol. VI, Garriga, 1957, p. 433; *Manual del librero hispano-americano: inventario bibliográfico de la producción científica y literaria de España y de la América*, vol. XXIII, 1971; PALAU CALAVERAS, Agustín: *Ensayo de bibliografía marítima española*, Maxtor, Valladolid, 2010.

(5) RICART Y GIRALT, José: «Los abordajes», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 89. Madrid, 20 de abril de 1892, pp. 143-144.

Y es que —según escribe Terry y Rivas— desde 1850 hasta 1895 los buques había sufrido cambios asombrosos, y de tener 60 metros de eslora por cinco de calado y velocidades de 8 o 9 nudos, pasaron a alcanzar en la década de los noventa las 22 millas, al tiempo que sus proporciones aumentaban a 130 metros de eslora —e incluso, en algunos casos, a los 160— y de siete a 7,5 metros de calado. Todo ello incidía en el aumento y la gravedad de los abordajes, ante lo cual Antonio Terry ve la necesidad de escribir obras que informaran de los adelantos de la ciencia e instruyeran a las gentes de mar, tanto las pertenecientes a la marina de guerra —como era su caso— como a la mercante, en los problemas más acuciantes de la navegación, como él mismo señala en *Manual del navegante* (1873):

«Reunir en un volumen reducido toda la parte útil de la ciencia o sea la aplicación práctica, pues a este fin se dirige la teoría, recopilar lo más necesario y conveniente para obtener la situación en la mar valiéndose de los métodos más modernos para conseguirlo, sin tener que apelar a consultas, deducir fórmulas, emplear alguna mal conservada en la memoria, o ya, en fin, para no obligar a que lleve todo navegante una reunión de apuntes de todo lo que se haya publicado desde hace más de medio siglo en que dio la luz el eminente Ciscar su libro de navegación, es lo que me he propuesto con mis escasas fuerzas realizar» (6).

El *Manual del navegante*, su primera obra publicada, fue una de las más importantes de nuestro autor. En ella mostraba sus profundos conocimientos sobre navegación astronómica. Con anterioridad a su publicación, la obra se mostró en la exposición marítima llevada a cabo por la Sociedad Económica Barcelonesa de los Amigos del País en 1873, donde suscitó un gran interés entre los pilotos de la marina mercante asistentes, quienes vieron la importancia de un trabajo que venía a llenar un vacío en la bibliografía española. En referencia al acontecimiento podemos leer:

«Todos los pilotos habíamos estudiado con el anticuado Ciscar, y un cuadernillo adicional que publicó el malogrado Fontecha. A la mayoría de nosotros nos era conocida la primera edición francesa de Dubois, así es que, convencidos de lo distanciado que estaba el Ciscar, auguramos un verdadero éxito al *Manual del Navegante*. Si lo tuvo o no, basta decir que en 1875, salía la segunda edición corregida y aumentada, y que el Ministerio del ramo recomendó el libro a los oficiales de ambas marinas por Real orden de 20 de marzo de 1875» (7).

La obra siguió conociendo el éxito editorial, al ir incorporando en sucesivas ediciones los descubrimientos e innovaciones ulteriores. Así, el 13 de

(6) TERRY Y RIVAS, Antonio: *Manual del navegante*. Imprenta y litografía de C. Verdguer y C.^a, Barcelona, 1873.

(7) RICART Y GIRALT, José: «El Manual del navegante», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 198. Madrid, 30 de enero de 1897, p. 44.

febrero de 1897, con motivo de su cuarta edición, era declarada de texto en la Escuela Naval Militar para el curso de navegación, junto a la obra reglamentaria de Estrada (8). El *Manual del navegante* había sido encarecidamente aconsejado por Alejandro Arias Salgado, capitán general de Marina del departamento de Ferrol, con estas palabras:

«Esta 4.^a edición hecha bajo un método y plan diferente de las tres anteriores, contiene muchas materias que aquellas no tenían, derivadas de los constantes adelantos y progresos de las ciencias conexas con la navegación y necesarias para conseguir las rápidas situaciones, que exigen las enormes velocidades de los buques modernos, esa obra, repito ha sido encomendada a los Oficiales y Guardias marinas por Real orden de 20 de marzo de 1875, época en que vio la luz, por primera vez; pero tal y como su ilustrado autor la presenta hoy, no solo es de una utilidad indudable para Oficiales y Guardias marinas, sino también para los Aspirantes de esta Escuela Naval, en el curso de Navegación» (9).

A este informe, el Negociado del Ministerio de Marina añadía: «... no se cree en la necesidad de hacer un análisis de esta obra, por ser ya muy conocida en la marina para el estudio del pilotaje, y de uso frecuente en la práctica de la navegación por lo que facilita la pronta resolución de todos los problemas náuticos» (10). La obra, además de ser aprobada para el examen de ingreso a la Escuela Naval Militar, fue recomendada a los oficiales y para el examen de pilotos de la marina mercante.

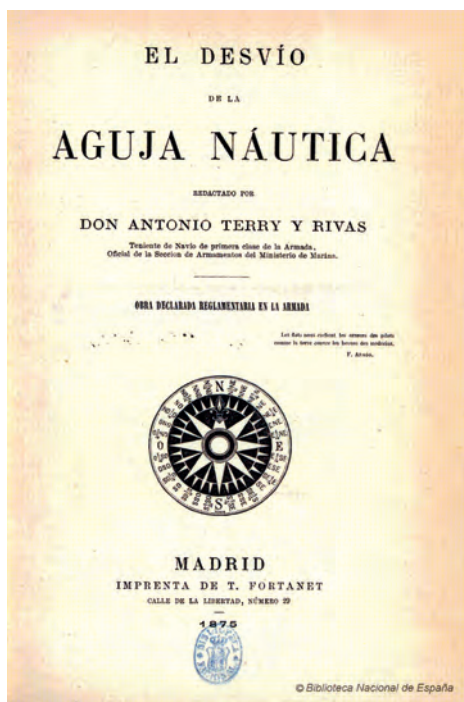
Antonio Terry es uno de los principales difusores de los últimos avances internacionales relacionados con el desvío producido en la aguja. Ya abordaba este tema en el *Manual del navegante*, pero dos años más tarde le dedicará una monografía: *El desvío de la aguja náutica* (1875), alentado por el apoyo que desde el Real Instituto y Observatorio Astronómico de la Marina le diera su director y amigo Cecilio Pujazón. El objeto de la obra era la corrección de la atracción local o desvío producido en la aguja por las enormes masas de hierro empleadas en la construcción, armamento y máquinas propulsoras de los buques modernos.

La idea de reunir en un solo libro un vademécum que dispensara al marino de tener que llevar a bordo una abultada biblioteca no le abandona, y en 1883, con la colaboración de Eugenio Agacino, publica *El inseparable del marino*, para uso de la marina de guerra y de la mercante y de armadores, navieros y cuantos se relacionan con los asuntos marítimos. La obra recopilaba los datos del trabajo realizado durante años por los mismos autores y se inspiraba en los modelos de bolsillo, específicamente en el *The Sailor's Pocket Book*, publicado en Inglaterra

(8) Parece referirse a *Lecciones de navegación precedidas de unas ligeras nociones de astronomía y seguidas de unas tablas para facilitar los cálculos náuticos*, obra publicada en 1887 por Ramón Estrada.

(9) AGMAB, exp. personal de Antonio Terry y Rivas, 620/1199.

(10) *Ibidem*.



pocos años antes (11). *El inseparable del marino*, con sus apenas 16 centímetros de alto, era la primera edición de bolsillo de este género publicada en España. La obra se dividía en tres partes: científica, práctica y legislativa. La parte científica trataba de geometría, trigonometría, cálculo integral y diferencial, álgebra, analítica descriptiva, mecánica, máquinas de vapor, cosmografía, navegación e hidrografía. La parte práctica reunía toda suerte de notas, noticias y reglas útiles a la navegación, así como datos concernientes a diques y varaderos del mundo, semáforos, distancias navegadas entre diferentes puertos tanto para buques de vapor como para los de vela, estaciones de salvamento de naufragos, siniestros marítimos, corrientes, huracanes, tifones y un largo etcétera. En cuanto a la parte legislativa, incluía aquellas disposiciones de interés para jefes y oficiales de

la marina militar y capitanes y pilotos de la mercante. Además, la obra se acompañaba de multitud de datos —muchos de ellos tomados de la *Revista General de Marina*— y de tablas y resúmenes para facilitar su uso por el marino.

Otro libro recomendado por el ministerio fue *Características navales de los puntos de recalada y puertos más comerciales del globo* (1898). Señala Ricart y Giralt la necesidad de publicaciones como esta, dirigidas a los buques modernos, que consumían mucho carbón y cuyo radio de acción era muy limitado —más aún cuando España no tenía por entonces ni diques ni depósitos de carbón—, y la importancia de conocer los diques y estaciones de carbón que poseía Gran Bretaña en el Mediterráneo, el Atlántico, el océano Índico, el Mar de China y el océano Pacífico, así como sus 15 diques habilitados, todos ellos recogidos por Antonio Terry en su obra (12).

De gran utilidad fue también *Libro de diques y varaderos de todos los puertos del mundo*, publicado en 1896, que recogía noticias detalladas sobre 725 diques y varaderos. Las indicaciones dadas en esta obra sobre el dique de Cartagena, sobre el que se precisaba que su capacidad era de 6.000 toneladas, contribuyeron

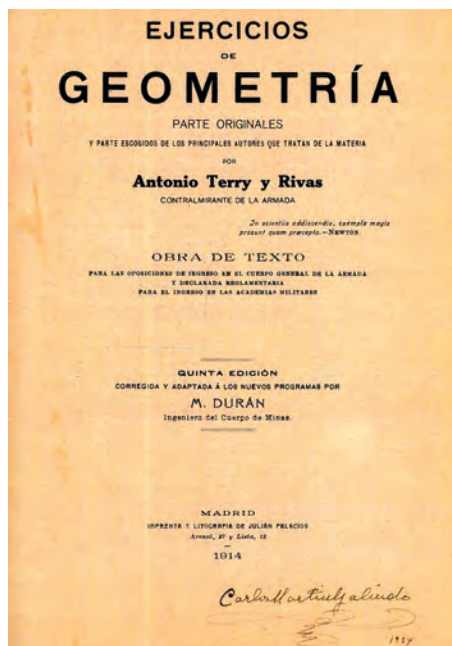
(11) Se refiere a DENHAM BEDFORD, F.G.: *The Sailor's Pocket Book. A Collection of Practical Rules, Notes and Tables for the Use of the Royal Navy, the Mercantile Marine, and the Yacht Squadrons*. Ed John Griffin & Co., 1875.

(12) RICART Y GIRALT, José: «Diques y depósitos de carbón», en *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 32. Madrid, 1988, pp. 365-366.

a que los trabajos para que dicho dique acogiera acorazados y grandes barcos de hasta 14.000 toneladas se hicieran realidad. Por esa razón, según podemos leer en la *Revista de Navegación y Comercio*, «las autoridades de la región, comprendiendo que a las indicaciones de la obra del Sr. Terry se debía tan feliz resultado, le dirigieron un expresivo y largo telegrama de agradecimiento» (13).

Su obra matemática

La obra matemática de Terry enriqueció la bibliografía de su tiempo sobre la materia en un momento en que las obras de Cortázar y otros matemáticos se habían quedado obsoletas. El carácter inusual de una obra dedicada a la resolución de problemas de aplicación tan necesarios en las carreras militares hizo que fuera aprobada para los exámenes de ingreso a las academias de la Armada y del Ejército de Tierra y, por tanto, que se extendiera su uso a los colegios preparatorios a estas carreras. En estos centros docentes, donde se preparaba a los alumnos para el examen de acceso a los estudios superiores de la Armada y de la Academia Militar, se dedicaba una atención especial a las matemáticas, cuya carga lectiva superaba con creces la de los centros de enseñanza media. La obra sobre matemáticas aplicadas de Antonio Terry ocupó un lugar destacado dentro de la formación de los alumnos, contribuyendo a elevar el nivel de los centros docentes militares con textos de gran calidad, y a divulgar las matemáticas francesas en España (14). Recientemente, Meavilla y Oller han destacado la calidad pedagógica y la singularidad de su obra:



«También resulta sorprendente la abrumadora cantidad de cuestiones propuestas en todos los textos considerados (más de tres mil en el caso del Álgebra), lo

(13) «El dique de con Cartagena», en *Revista de Navegación y Comercio*, núm. 195. Madrid, 15 de diciembre de 1896, p. 734.

(14) Se investiga la divulgación de su obra matemática dentro de los centros preparatorios militares en relación con los programas oficiales de ingreso en las academias de la Armada y del Ejército de Tierra, en GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA, B.: «Las matemáticas de Antonio Terry (1838-1900) en los colegios preparatorios militares y de segunda enseñanza» (diciembre de 2015). Manuscrito enviado para publicación.

que convertía a estos textos en un rico material didáctico para la enseñanza y el aprendizaje de la matemática. Por otra parte es destacable, como ya hemos puesto de manifiesto, la originalidad en el tratamiento de los temas. (...) la visión abstracta de la Matemática que acabó por imponerse hizo que ese tipo de textos perdieran importancia e incluso hoy son escasos los ejemplos. En nuestra opinión, el valor didáctico de los mismos es indudable» (15).

Todos estos factores propiciaron que el uso de sus obras se prolongara durante al menos cuarenta y cinco años. Tras su muerte, en 1900, gracias a la revisión y ampliación a que las sometió su yerno Miguel Durán, matemático e ingeniero de minas, sus obras se declararon de uso oficial en las academias militares de infantería, caballería, artillería, ingenieros e intendencia (véase tabla 1).

Tabla 1. RELACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS DE LA MARINA Y DEL EJÉRCITO DE TIERRA DONDE SE APRUEBAN LAS OBRAS DE MATEMÁTICAS TERRY PARA LAS OPOSICIONES DE INGRESO

Establecimientos de la Marina	Materias examen ingreso (*)	Obras de texto de Antonio Terry
Academia de Infantería de Marina	Aritmética, álgebra, geometría	<i>Ejercicios de Álgebra, Ejercicios de Aritmética, Ejercicios de Geometría</i>
Academia del Cuerpo Administrativo	Aritmética, álgebra, geometría elemental	—
Escuela de Ingenieros de la Armada	Geometría descriptiva y su aplicación	<i>Ejercicios de Geometría</i> (edición de 1887)
Escuela Naval Flotante de Marina (Cuerpo General de la Armada)	Aritmética, álgebra, trigonometría rectilínea y esférica, geometría descriptiva	<i>Ejercicios de Álgebra, Ejercicios de Aritmética, Ejercicios de Geometría, Ejercicios de Trigonometría</i>
Academias militares: Infantería, Caballería, Artillería, Ingenieros e Intendencia	Aritmética, álgebra, geometría y trigonometría rectilínea	<i>Ejercicios de Aritmética</i> (10. ^a ed.)** <i>Ejercicios de Trigonometría</i> (4. ^a ed.) <i>Álgebra</i> (6. ^a ed.)** <i>Ejercicios de Geometría</i> (4. ^a y 5. ^a edición)** <i>Ejercicios de Álgebra</i> (6. ^a edición)**

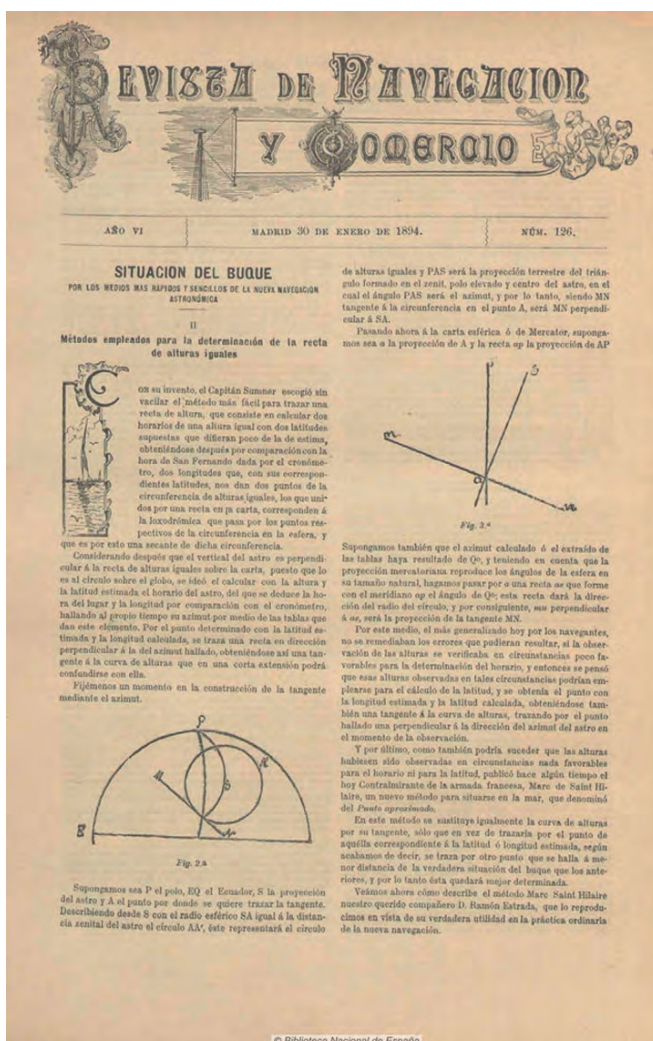
* Información obtenida de TERRY Y RIVAS, A., y AGACINO, V.: *El inseparable del marino*. V. da e Hijos de Abienzo, Madrid, 1883.

** Ediciones revisadas por su yerno Durán.

(15) MEAVILLA SEGUÍ, V., y OLLER MARCÉN, A.M.: «Los textos matemáticos de Antonio Terry y Rivas», en *Números*, vol. 90, noviembre de 2015, pp. 89-103.

Sus artículos de navegación astronómica en la *Revista de Navegación y Comercio*

También fue notoria la colaboración de Antonio Terry con la *Revista de Navegación y Comercio*, que comenzó a editarse en 1889 con el objetivo de informar sobre todos aquellos asuntos de interés para la marina mercante y la militar que se estaban generando a nivel internacional, ya que la *Revista General de Marina* —la única de su género que existía— se ocupaba mayormente de temas de carácter técnico.



Antonio Terry: «Situación del buque», en *Revista de Navegación y Comercio*

La *Revista de Navegación y Comercio*, dirigida por José Díaz Quijano, consiguió un gran prestigio en su época; y es que sus columnas llevaban la firma de notables especialistas de la navegación, unidos por una misma visión regeneracionista. Ricart Giralt, Fernández Duro, Agacino, Auñón, Juan A. Molinas, E. Bonelli, Federico Montaldo, F. Gómez Arias, G. Reparaz y, junto a ellos, Antonio Terry colaboran con sus artículos con el fin de dotar a España de una revista que pudiera competir con las mejores del extranjero. A principios de 1900, Díaz Quijano y Pedro de Novo y Colson, director de *El Mundo Naval Ilustrado*, coinciden en la necesidad de juntarse en la defensa de la Liga Marítima Española, destinada a favorecer la regeneración marítima del país, aunando los intereses de la navegación, la construcción naval, el comercio y el fomento de las industrias de pesca, y de la que formarían parte tanto la marina de guerra como la mercante. La revista nacida de la fusión de las dos anteriores toma como título el nombre de una de ellas, *El Mundo Naval Ilustrado*, la cual alcanzó un gran reconocimiento pese a su corta vida ya que, a comienzos de 1902, Quijano dimite de la dirección y la publicación es absorbida por *Vida Marítima*, órgano de la Liga Marítima Española, fundada en 1901.

Antonio Terry contribuye al prestigio de la *Revista de Navegación y Comercio*, desde abril de 1892 hasta el 15 de abril de 1894, con sus artículos de navegación astronómica. Junto a su amigo Giralt y Ricart defiende la idea de la Liga Marítima, al tiempo que reflexiona sobre cómo mejorar la situación de la marina mercante. Como subrayamos anteriormente, uno de los principales problemas en la navegación, causa de buena parte de las tragedias marineras, era la frecuencia de los errores de las agujas; por ello, Antonio Terry dedica a este tema parte de sus artículos, en los que explica la necesidad de utilizar la aguja Thomson y de proveer al marino de instrucciones sencillas que le ayuden a compensarla con facilidad y que garanticen la seguridad de la nave. Por añadidura, informa sobre las múltiples causas de las perturbaciones que inciden sobre la aguja en los buques de hierro y acorazados. También escribirá otros artículos en los que trata de los cronómetros y de la situación del buque por los medios más rápidos y sencillos de la nueva navegación astronómica.

Obras premiadas

La obra más difundida de Antonio Terry fue *Manual del navegante*, que conoció siete ediciones, cinco de las cuales recogen las revisiones y ampliación de contenidos del propio Antonio Terry, mientras que las dos restantes son facsímiles publicados en 2007 y 2008. Respecto a sus obras de matemáticas, en general todas ellas alcanzaron más de cuatro ediciones, siendo sus *Ejercicios de aritmética* la que mayor difusión alcanza, con diez ediciones. Sus obras fueron recomendadas por la Marina, y algunas de ellas resultaron premiadas (véase tabla 2).

Tabla 2. PREMIOS Y CONDECORACIONES OTORGADOS POR SUS OBRAS

Título	Premio	Año
<i>Manual del navegante</i>	Cruz blanca de 2. ^a clase	22 de abril de 1874
<i>El desvío de la aguja náutica</i>	—	12 de diciembre de 1874
<i>El compañero del navegante a la vista de tierras</i>	El rey Alfonso XII le concede como premio el empleo de capitán de fragata sin antigüedad (por esta obra y las anteriores)	1875
<i>Tablas náuticas para abreviar los cálculos de navegación</i>	Cruz blanca de 2. ^a clase	27 de enero de 1879
<i>Complemento al programa de Álgebra</i>	—	11 de noviembre de 1879
<i>Problemas y ejercicios del cálculo algebraico</i>	—	14 de noviembre de 1879
<i>Ejercicios y problemas de Aritmética</i>	—	6 de diciembre de 1880
<i>Ejercicios de Trigonometría</i>	—	6 de diciembre de 1880
<i>Ejercicios de Geometría</i>	—	15 de marzo de 1881
<i>Manual del navegante</i>	Se le entrega un instrumento de reflexión	13 de marzo de 1885
<i>Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derrotas</i> (junto a Victoriano Suances)	Cruz blanca de 2. ^a clase	19 de octubre de 1898

Bibliografía de Antonio Terry y Rivas

Se han recopilado 21 obras de Antonio Terry, quince tocantes a la náutica y siete relativas a las matemáticas. Incluimos adicionalmente todas las reediciones localizadas o acerca de las que hemos tenidos alguna noticia. Además, se incorpora la referencia a 16 artículos publicados por Antonio Terry en la *Revista de navegación y comercio*.

Obras de navegación y astronomía

Manual del navegante. Imprenta y litografía de C. Verdaguer y C.^a, Barcelona, 1873.

—, m. ed., m.l., 1875 (2.^a ed., corregida y aumentada).

—, 1883.

—, Imp. del Ministerio de Marina, Madrid, 1897.

—, m. ed., m.l., 1900 (5.^a ed., aumentada).

—, Extramuros, Sevilla, 2007 y 2008 (ed. facs. de su 2.^a edición).

El desvío de la aguja náutica. Imprenta de Fortanet, Madrid, 1875.

El compañero del navegante a la vista de las tierras, m. ed., m.l., m.f.

Tablas náuticas para abreviar los cálculos de navegación, m. ed., m.l., 1879.

El inseparable del Marino (en colaboración con Agazino). V.^{do} e Hijos de Abienzo, Madrid, 1883.

Tablas de azimutes de los astros cuya declinación no excede de 30° y entre las latitudes 60N y 60S, m. ed., m.l., 1884.

El marino en el puente a la vista de tierra y buques. Declarada de gran utilidad para la Marina

BEATRIZ GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA

- de guerra por R.O. de 4 de Mayo del corriente año.* Imp. de Infantería de la Marina, Madrid, 1887.
- Diccionario marítimo inglés español y vocabulario marítimo español-inglés.* Imp. del Ministerio de Marina, Madrid, 1896.
- Guía del marino en el puente.* Establecimiento Tipográfico de Jaime Jesús, Barcelona, 1892.
- Compensación de la aguja de Thomson.* Imprenta El Nervión, Bilbao, 1894.
- , Imp. del Ministerio de Marina, Madrid, 1895 (ed. aumentada).
- , m. ed., m.l., 1899.
- Tabla de distancias en millas náuticas entre los puertos y puntos de recalada más importantes del globo.* Imp. de Henrich y C.^a, en comandita, Barcelona, 1895.
- Libro de diques y varaderos de todos los puertos del mundo.* Imp. del Ministerio de Marina, Madrid, 1896.
- Características navales de los puntos de recalada y puertos más comerciales del globo: seguidas de tablas de la distancia en millas náuticas que hay desde cualquiera de ellos a todos los demás,* m. ed., m.l., 1898.
- Diccionario de los términos y frases de Marina. Español-francés-inglés,* m. ed., m.l., 1899.
- Apuntes de meteorología náutica, oceanografía y derrotas* (en colaboración con V. Suances). Imprenta de *El Correo Gallego*, Ferrol, 1899.
- , Imp. Nabu Press, 2011 (ed. facs.)

Libros de matemáticas

- Todas las obras de texto constan de dos volúmenes: *Problemas y ejercicios* y *Soluciones y resultados*. Las obras reeditadas en el siglo xx fueron adaptadas a los programas de ingreso de las academias militares y de ingenieros por su yerno M. Durán.
- Teoría de las desigualdades y análisis indeterminado de primer grado. Complemento al programa de álgebra.* (Referida en su expediente, noviembre de 1879).
- Problemas y ejercicios del cálculo algebraico: parte originales y parte escogidos de los principales autores que tratan sobre la materia. Declarada de texto en la Escuela Naval Flotante.* Imprenta de Pedro Abienzo, Madrid, 1879.
- Ejercicios de Álgebra: parte originales y parte escogidos de los principales autores que tratan sobre la materia.* Pedro Abienzo, impresor del Ministerio de Marina, Madrid, 1881 (2.^a ed., corregida y aumentada con las ecuaciones de grados superiores y los determinantes).
- , Imprenta de Viuda e Hijos de Abienzo, Madrid, 1885 (3.^a y 4.^a ed.)
- , Imprenta de Hijos de Nicolás Moya, Madrid, 1914 (6.^a ed.)
- Ejercicios y problemas de Aritmética: parte originales y parte escogidos de los principales autores que tratan sobre la materia.* Pedro Abienzo, impresor del Ministerio de Marina, Madrid, 1880.
- , m. ed., Madrid, 1881 (2.^a y 3.^a ed.)
- , Imprenta de la Viuda e Hijos de Abienzo, Madrid, 1885 (4.^a y 5.^a ed.)
- , Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1896 (7.^a ed.)
- , m. ed., m.l., 1897 (8.^a ed.)
- , Imprenta de Julián Palacios, Madrid, 1912 (9.^a ed., ETSIMontes).
- , Imprenta de Nicolás Moya, Madrid, 1913 (10.^a ed.)
- Ejercicios de Trigonometría: parte originales y parte escogidos de los principales autores que tratan sobre la materia.* Imprenta de Pedro Abienzo, Madrid, 1881.
- , Imprenta de Fortanet, Madrid, 1914 (4.^a ed.)
- Ejercicios de Geometría: parte originales y parte escogidos de los principales autores que tratan sobre la materia.* Pedro Abienzo, impresor del Ministerio de Marina, Madrid, 1881.
- , Imprenta de Infantería de Marina, Madrid, 1887.
- , Imprenta de Fortanet, Madrid, 1914 (4.^a ed.)
- , Imprenta y litografía de Julián Palacios, Madrid, 1914 (5.^a ed.)
- Ejercicios de cálculo diferencial e integral* (mencionada en su *Inseparable del marino*).
- JUANES CLEMENTE, M.; TORTOLA ESCAMILLA, J.: «Los problemas de Álgebra de Terry», en

BIBLIOGRAFÍA COMPLETA DE ANTONIO TERRY Y RIVAS. SUS ESCRITOS SOBRE...

Apuntes y Pizarras, primer cuaderno. Imp. y enc. de la Guardia civil, Madrid, 1914. (Autorizado y revisado por Miguel Durán).

Artículos

- «Aguja náutica I. Descubrimiento de la aguja náutica», en *Revista de Navegación y Comercio*, año IV, núm. 110. Madrid, 10 de diciembre de 1892, pp. 221-223.
- «Aguja náutica II. Variación y atracción local», *ibidem*, núm. 111, 20 de diciembre de 1892, pp. 331-334.
- «Aguja náutica III. Condiciones para la exactitud de las observaciones hechas con la aguja y su instalación a bordo. Empleo de ella y precauciones que deben de (*sic*) tomarse antes de determinar sus desvíos», *ibidem*, núm. 112, 30 de diciembre de 1892, pp. 341-343.
- «Cronómetros I. Primeros instrumentos para la medición del tiempo», *ibidem*, año V, núm. 113, 15 de enero de 1893, pp. 6-9.
- «Cronómetros III», *ibidem*, núm. 114, 15 de febrero de 1893, pp. 63-66.
- «Cronómetros IV», *ibidem*, núm. 115, 15 de marzo de 1893, pp. 110-113.
- «Reducción al Meridiano», *ibidem*, núm. 115, 15 de marzo de 1893, pp. 126-128.
- «Cronómetros V», *ibidem*, núm. 116, 15 de abril de 1893, pp. 160-164.
- «Cronómetros. Arreglo», *ibidem*, núm. 118, 15 de junio de 1893, pp. 251-258.
- «Cronómetros. Movimiento», *ibidem*, núm. 120, 15 de agosto de 1893, pp. 344-348.
- «Cronómetros VII. Problemas sobre cronómetros. Construcciones gráficas», *ibidem*, núm. 122, 15 de octubre de 1893, pp. 441-444.
- «Situación del buque por los medios más rápidos y sencillos de la nueva navegación astronómica I», *ibidem*, año VI, núm. 125, 15 de enero de 1894, pp. 33-35.
- «Situación del buque... II», *ibidem*, núm. 126, 30 de enero de 1894, pp. 33-35.
- «Situación del buque... III», *ibidem*, núm. 128, 28 de febrero de 1894, núm. 128, pp. 99-102.
- «Situación del buque... IV», *ibidem*, núm. 128, 28 de marzo de 1894, pp. 118-120.
- «Situación del buque... V», *ibidem*, núm. 131, 15 de abril de 1894, pp. 175-176.

Fuentes y bibliografía

- ANÓNIMO: «El dique de Cartagena», en *Revista de Navegación y Comercio*, año VII, núm. 195. Madrid, 15 de diciembre de 1896, p. 734.
- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, exp. personal de Antonio Terry y Rivas, 620/1199.
- DENHAM BEDFORD, F.G.: *The Sailor's Pocket Book. A Collection of Practical Rules, Notes, and Tables for the Use of the Royal Navy, the Mercantile Marine, and the Yacht Squadrons*. Ed. John Griffin & Co., 1875.
- GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA, B.: «Antonio Terry y Rivas (1838-1900). Vida y obra científico-matemática de un marino ilustre», en *Revista de Historia Naval*, año XXXII, núm. 127, 2014, pp. 69-95.
- : «TERRY Y RIVAS, Antonio», en *Diccionario biográfico español*. Real Academia de Historia, Madrid. (Aceptado en 2014).
- : «Las matemáticas de Antonio Terry (1838-1900) en los colegios preparatorios militares y de segunda enseñanza», dic. 2015 (manuscrito enviado para publicación).
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, J.M.: *Enciclopedia general del mar*, vol. VI. Garriga, 1957, p. 433.
- MEAVILLA SEGUI, V., y OLLER MARCÉN, A.M.: «Los textos matemáticos de Antonio Terry y Rivas», en *Números*, vol. 90, noviembre de 2015, pp. 89-103.
- PALAU CALAVERAS, Agustín: *Ensayo de bibliografía marítima española*. Maxtor, Valladolid, 2010.
- PALAU Y DULCET, Antonio: *Manual del librero hispano-americano: inventario bibliográfico de la producción científica y literaria de España y de la América*, vol. 23. Librería Anticuaria de A. Palau, Barcelona, 1971.

BEATRIZ GARCÍA ÁLVAREZ DE LA VILLA

RICART Y GIRALT, José: «Los abordajes», en *Revista de Navegación y Comercio*, año IV, núm. 89, 20 de abril de 1892, pp. 143-144.

—: «El *Manual del navegante*», ibídem, año IX, núm. 198, 30 de enero de 1897, p. 44.

—: «Diques y depósitos de carbón», en *El Mundo Naval Ilustrado*, año II, núm. 32. Madrid, 1898, pp. 365-366.

—: «La enseñanza del piloto», ibídem, año III, núm. 44, 15 de febrero de 1899, p. 62.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Recuerdos del 98

EL entonces capitán de corbeta Rafael Estrada y Arnaiz (posteriormente almirante), colaborador de la *Revista General de Marina*, publicó en el número de la publicación correspondiente a enero de 1929 un epistolario escogido como recuerdo del desafortunado combate de la escuadra española con la norteamericana en Santiago de Cuba el 2 de junio de 1898. Nos cuenta Estrada que, por asuntos particulares, el capitán de fragata Gabriel Ferrer había estado «el pasado verano» en Puerto Rico y que antes de regresar a España visitó en San Juan, capital de aquella hermosa isla, el cementerio donde recibieron sepultura los restos de los miembros de la dotación del *Terror* caídos cuando este buque se batió contra el norteamericano *Saint Paul*. En la tumba de aquellos caídos, depositó en silencio una corona de flores. Y Estrada nos traslada a continuación el contenido de la carta que sobre el asunto le remitió este oficial, que dice así:

«... Como impresiones de mi viaje a Puerto Rico y por si pudiera interesarte, tengo el gusto de remitirte esa copia de la carta que el almirante Sigsbee dirigió a la viuda del comandante del destroyer *Terror* D. Francisco de la Rocha, carta que considero muy interesante, no solo por aparecer en ella consideraciones que generalmente no se han tenido en cuenta al hablar del combate sostenido por aquel buque con el *Saint Paul* en aguas de aquella isla, sino también por la forma con que califica la heroica conducta del personal del buque, víctima, quizá, del ambiente tan reducido en el que se desenvolvía.

Esta copia que te remito la adquirí de mi gran amigo el capitán de Artillería retirado D. Ángel Rivero Méndez [de San Juan], persona a quien exclusivamente se debe la organización de la Legión Hispano Americana en Puerto Rico, institución totalmente desconocida entre nosotros y de la cual te mando un extracto de su formación y finalidad, para que veas por él la labor patriótica desarrollada en aquella isla por la colonia sinceramente española.

Como final y para que sirva de satisfacción a cualquier familiar del primer maquinista D. José Aguilar Díaz y del marinero de primera Ernesto Oruña Gándala-

ra, que pertenecieron a la dotación del *Terror* y que murieron gloriosamente el 2 de junio de 1898, quiero sepas que los restos de estos compañeros están depositados en los nichos números 20 y 21 de la necrópolis de San Juan, en terreno propiedad del casino español, que se conservan en perfecto estado, que por la Legión Hispano Americana se les tributan los honores antes citados, y que ha habido alguien que sin intervención oficial y sin aparato de ninguna clase depositó en aquellas sepulturas una modesta corona como admiración a su sacrificio y como recuerdo de toda nuestra Corporación».

Recordemos que el almirante Sigsbee fue precisamente quien, siendo capitán de navío, mandaba el crucero *Maine* en el momento en que este buque hizo explosión cuando estaba atracado en el puerto de La Habana el 15 de febrero de 1898, hecho cuya causa la comisión presidida por el almirante Sampson atribuyó a una mina colocada en el exterior del buque, dictamen que nunca convenció a nadie.

Al capitán de navío Sigsbee se le dio el mando, poco tiempo después, del crucero auxiliar *Saint Paul*, el cual fue enviado a Puerto Rico para participar en el bloqueo de la isla; y allí, frente a San Juan, fue donde tuvo lugar el encuentro con el *Terror*, que intentó torpedearlo en un día de mar arbolada con el resultado que conocemos.

En la carta citada más arriba, dice Sigsbee, entre otras cosas:

«Muy distinguida señora mía:

Su muy amable y apreciada carta del 8 de marzo, escrita a instancias de Mr. Bartleman, cónsul de los EE.UU. en Sevilla, y en la que usted acompañaba dos fotografías del *Terror*, acaba de llegar a mi poder, después de seguirme por distintos sitios.

(...)

En la época en que el *Terror* efectuó su valiente ataque al *Saint Paul*, el 22 de junio de 1892, frente a San Juan, ni los oficiales españoles ni los norteamericanos sabían lo que hoy se sabe acerca del valor de los destructores al atacar buques provistos de modernas baterías, especialmente a la luz del día. El *Terror* fue, creo, el primer destructor que lo hizo, y el *Saint Paul* fue el primer barco que se halló atacado de tal suerte. Hubo muchos casos, es cierto, de furtivos ataques nocturnos, o con malos tiempos, por torpederos, pero ninguno, que yo recuerde, que haya sido hecho por un destructor en pleno día.

De las enseñanzas deducidas de la guerra ruso-japonesa, sabemos ahora que el riesgo aceptado por el *Terror* en su ataque fue enorme, y que la eficiencia de un destructor contra un crucero en ataque abierto era, en tiempos de la guerra hispanoamericana, apreciada en más de su valor. Para poder ver, pues, claramente el azar aceptado por el comandante La Rocha sería preciso tener los conocimientos del presente; en otras palabras, debe aplicarse ahora para la justa apreciación de aquel hecho medida distinta a la aplicada poco después de la acción.

(...)

Retrocediendo con el pensamiento y considerando las circunstancias de la acción entre ambos buques, creo, como todos los oficiales de Marina creen ahora, que fue una equivocación atacar al *Saint Paul* a la luz del día. He oído

que al comandante La Rocha se le ordenó atacarlo, pero de esto no tengo información autorizada. Aparte del hecho de atacar de día, para el que se necesitaba mucho más valor que para atacar de noche, no hallo más que buen juicio por parte del comandante La Rocha. Tal vez pueda permitirme discutir la cuestión de juicio, ya que era oficial mucho más antiguo que La Rocha, y, por tanto, contaba con mayor experiencia que la suya en asuntos navales mas, repito lo que siempre he dicho, el *Terror* atacó diestramente y sin la menor vacilación, aceptando plenamente todos los riesgos. Le dejé acercarse durante algún tiempo después, para comprobar la distancia del tiro, disparé solo con un cañón, y cuando se halló dentro del alcance di la orden de romper el fuego. Tan firme estaba el *Saint Paul* y tan bien servidos sus cañones, que la exactitud de su tiro hubiera hecho creer en un ejercicio de tiro al blanco. Su tiro fue casi incesante. Me dijo un cónsul extranjero que él había visto seis cañones del *Saint Paul* disparar virtualmente en el mismo instante. Pronto fue el *Terror* puesto fuera de combate. Yo mismo vi hacer blanco al proyectil que le atravesó su cámara de máquinas, e inmediatamente me hice cargo del daño probable causado por aquel impacto.

Puesto que afirmo la bravura del *Terror* al atacar, puedo hablar también de su retirada. Después que fue alcanzado por el proyectil que le atravesó la cámara de máquinas quedó impotente para hacer daño al *Saint Paul*, y, por lo tanto, solo podía servir de blanco para su mayor inri. Quedaban al comandante La Rocha dos caminos que seguir: primero, continuar el ataque sin esperanza alguna de éxito e inevitable pérdida de su barco y tripulación, o, segundo, tomar el puerto, salvando así buque y dotación. Eligió la última alternativa. Según todos los precedentes de la guerra correcta, y así lo interpreté, el comandante La Rocha hizo bien en salvar su barco, que de no proceder inmediatamente a entrarlo en puerto se hubiera ido a pique en la mar. En la Marina americana jamás oí criticar al comandante La Rocha por su entrada en puerto. Puedo afirmar que nunca tuve para él juicio desfavorable.

(...)

Charles D. Sigsbee

Contralmirante de la Armada
de los EE.UU. de América.
Comandante en jefe
de la segunda Escuadra.

Es bueno recordarlo.

NOTICIAS GENERALES

Actos conmemorativos en recuerdo de la muerte de Miguel de Cervantes Saavedra. Madrid (España)

Organizados por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días lunes 19 y martes 20 de septiembre de 2016 tuvieron lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), en sesiones de tarde, los actos conmemorativos de la muerte de Miguel de Cervantes Saavedra que siguen:

- el lunes 19 de septiembre de 2016 se dictó «El soldado Miguel de Cervantes Saavedra», conferencia de Arturo Pérez Reverte, de la Real Academia Española;
- el martes 20 de septiembre de 2016 se organizó un concierto de música del siglo XVI y se pronunció la conferencia «El galeón de Manila», de M.^a Dolores Elizalde Pérez-Grueso, perteneciente al Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

Conferencia en Alcalá de Henares

En un acto organizado por el Instituto de Historia y Cultura Naval, el jueves 13 de octubre de 2016, a las 19.00, José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R) y consejero del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia «La batalla de Lepanto y la actuación del soldado de los tercios embarcados don Miguel de Cervantes Saavedra». El evento se celebró en el Corral de Comedias, sito en el número 15 de la plaza de Cervantes de Alcalá de Henares.

Estos actos se prolongaron con dos conferencias más en noviembre siguiente, en el mismo lugar y con idéntico horario:

- martes 15 de noviembre de 2016, «Miguel de Cervantes en la Infantería de Marina de su tiempo», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia;
- miércoles 16 de noviembre de 2016, «La terminología naval en el *Quijote*», por José Cervera Pery, general auditor de la Defensa y asesor del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Para más información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.
Teléf. 913 79 50 50; Fax 913 79 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

Conferencia sobre el naufragio de la fragata *Santa María Magdalena*. Madrid (España)

Organizada por la Real Liga Naval Española (RLNE), en colaboración con la Real Asamblea Española de Capitanes de Yate (RAECY), el 21 de noviembre de 2016, en la sede de aquella, se pronunció la conferencia «El naufragio de la *Magdalena* en Vivero (España), una catástrofe en la Guerra de Independencia española; enseñanzas para la gestión del Patrimonio Cultural Subacuático Español».

Como sabrán nuestros lectores, en la madrugada del 1 al 2 de noviembre de 1810, la fragata *Magdalena* y el bergantín *Palomo*, integrados en un escuadrón de buques españoles y británicos perteneciente a la «expedición cántabra», entraron en la ría de Vivero huyendo de un fuerte temporal. Pero, ya a cobijo, el día 2 el viento rola y al punto se desata otro temporal que da con la *Magdalena* en la playa de Covas y con el *Palomo* contra las rocas de Sacido. El objetivo de esta expedición conjunta hispanobritánica era apoderarse de Santoña y Guetaria, en poder de los franceses, para luego destruir las fábricas de munición de Eugui y Orbaiceta y cortar el camino real de Irún. Del alcance de la tragedia da idea el hecho de que, de los 508 miembros de la dotación de la fragata, solo se salvaron ocho, mientras que entre los setenta y cinco del bergantín hubo que contar 50 víctimas mortales. Para evocar aquella tragedia, se levantó un monumento en Los Castelos.

Comoquiera que los pecios de ambos barcos descansan en el fondo de la ría del municipio lucense, los organizadores del acto tratan con él de contribuir al estudio de nuestro patrimonio cultural subacuático, «el más rico y variado del planeta».

Para más información dirigirse a

Real Liga Naval Española
Mayor 16-1.º, 28013 Madrid
Teléf. 913 65 45 06
C/e: info@realliganaval.com

Foro de historia «Sanlúcar y los océanos». Sanlúcar de Barrameda (Cádiz, España)

Con motivo de la conmemoración de los 500 años de la primera vuelta al mundo este año de 2016, el Círculo de Artesanos y varias instituciones y organismos de Sanlúcar de Barrameda organizaron, durante los días 9, 15, 22 y 29 de septiembre, un foro de historia sobre el tema general «Sanlúcar y los océanos». Las conferencias, pronunciadas en sesiones de tarde en los lugares que se indican, se ajustaron a este programa:

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Las órdenes religiosas

- el 9 de septiembre de 2016, en la iglesia del monasterio de Madre de Dios, se pronunció «El monasterio de las dominicas de Madre de Dios. La clausura más antigua de Sanlúcar», conferencia de Fernando Cruz Isidoro, profesor titular del Departamento de Historia del Arte de la Universidad de Sevilla;
- el 10 de septiembre de 2016, en el mismo lugar, el reverendo padre Antonio Larios Ramos, doctor en Historia y miembro de la Orden de Predicadores Dominicos del sevillano convento de Santo Tomás, disertó sobre «Los dominicos en España».

La Armada

El 15 de septiembre de 2016, en el palacio de Casa Arizón, sito en la avenida del Quinto Centenario, se dictó «Un legado bajo el mar», conferencia de Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina (R) y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La Universidad

El 22 de septiembre de 2016, en la sede de la Fundación Casa de Medina Sidonia, sita en la plaza de los Condes de Niebla, Juan Manuel Suárez Japón, catedrático universitario y exrector de la Universidad Internacional de Andalucía, pronunció «Claves neohistóricas de la misión Keicho (1613-1614). La primera gran navegación japonesa en Europa».

Los americanistas

El 29 de septiembre de 2016, el patio de columnas del Palacio Municipal, ubicado en la Cuesta de Belén, fue escenario de «Sanlúcar de Barrameda: don del Guadalquivir, puerta abierta al Nuevo Mundo», conferencia pronunciada por Miguel Luque Talaván, catedrático de la Universidad Complutense de Madrid, director del Departamento de Historia de América y secretario general de la Asociación Española de Americanistas.

Para más información dirigirse a

Isabel Vázquez y Vieira de Abreu
Círculo de Artesanos, C/ San Juan 5
11540 Sanlúcar de Barrameda
Telf.: 956 36 00 87

I Ciclo de Conferencias sobre Cultura Naval, parte segunda. Toledo (España)

El Órgano de Historia y Cultura Naval (OHCN), a través del Servicio Educativo y Cultural (SEC) y con el patrocinio de la Diputación de Toledo y la Fundación Museo Naval, ha organizado el I Ciclo de Conferencias sobre Cultura Naval (parte segunda), durante los días 3, 10 y 17 de noviembre de 2016. Las ponencias se desarrollarán, en sesiones de tarde, en la Biblioteca Regional de Castilla-La Mancha según el programa que se expone a continuación:

Jueves 3 de noviembre de 2016

- «El servicio educativo y cultural de la Armada», por Carmen Torres López, psicóloga educativa del SEC;
- «Un legado bajo el mar», por Miguel Aragón Fontenla, coronel de Infantería de Marina y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Jueves 10 de noviembre de 2016

«Los fondos documentales de la Armada», por José M.^a Moreno Martín, licenciado en Geografía e Historia, Archivo del Museo Naval de Madrid.

Jueves 17 de noviembre de 2016

«El Lago español», por el almirante José Ángel Sande, presidente de los Amigos del Museo Naval.

Para más información dirigirse a:

Órgano de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.
Telef. 915 23 53 18
C/e: mtorlop@fn.mde.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 Patiño para dotar seis buques de Ferrol

Sabida es la política de Patiño en lo que respecta a la Armada. Por orden real promovió una Marina bien organizada y mejoró la construcción naval, con lo que reafirmó la presencia española en el Mediterráneo. Fruto de este buen hacer fue la reconquista de la plaza de Orán, base española en el norte de África que se había perdido en 1709, durante la Guerra de Sucesión.

A partir de 1733, el tratado de Utrecht se vio duramente afectado por la Guerra de Sucesión de Polonia, ya que, fallecido el rey Augusto II, varias potencias europeas (entre ellas España) presentaban candidatos al trono vacante, y esta concurrencia desató la guerra entre Francia y Austria. España encontró en el conflicto la ocasión de disputar a los Habsburgo sus dominios italianos, así que se alió con Francia en la lucha de esta contra el imperio romano germánico, a cambio de la ayuda francesa en las campañas de Nápoles, Sicilia y Gibraltar. Todo ello se acordó en el tratado de El Escorial, tenido por el primer «pacto de familia» entre ambos reinos (1733). La guerra se ganó, y el 10 de mayo de 1733, las tropas del marqués de Montemar ocupan la ciudad y puerto de Nápoles, merced al concurso por mar de una escuadra española que, conducida por el conde de Clavijo, fue decisiva para el buen fin de estas operaciones.

Con esta apretada entradilla intentamos sumergir al lector en el ambiente prebélico que se desprende de la carta que presentamos como documento, en la cual, fechada en 1733, se anima a reclutar las dotaciones con urgencia.

En la última página de esta sección, el lector encontrará la transcripción de dicha carta.

(Museo Naval, colección Vargas Ponce, vol. I, t. I, doc. 203, f. 265. Probablemente, la comisión de Vargas Ponce copió esta carta del Archivo de San Sebastián, legajo Armada, como aparece al pie del documento).

1733

Cn^o 25

Dic. 203

H^a

265

258

Auto de 1733. Vista de la memoria se pide
ala Ciudad = para enviar la Ciguada de 6 reales
del Jornal

Esta por la Diposicion ala Ciudad. Abril 10, de
1733. con copia de sacas del Comisario ordenado
y del Secretario D.º José Patiño para embargo
haya puntual de la Memoria existente
en su Jurisdiccion =

Remito al Sr. ayuntamiento de orden del Rey que
el Excmo. Señor D.º José Patiño me ha dado
de su mano que me participo haberse sacado
el Sr. Conde de S.º con quatrocientos reales
reales para cubrir entre sus reglas que
se apremian en el Jornal. y fin de que
estando ya en esta inteligencia quedo de
acuerdo con S.º para la recepcion de esta Mem-
oria, quedando para a aquel punto.
Se pongo en noticia de S.º exponiendo en su quan-
teto al Sr. servicio de las Diposiciones
acostumbradas para el mas exacto cum-
plimiento del Sr. animo a que acordare
con igual propension delando o darme
del mayor acuerdo de S.º. =

Dios guarde a N.º. muchos años como de uso
en Sevilla a 20 de Abril de 1733, B. S. Jb.
de S. M. en su real cédula y cédulas con D.º Felipe
de Vique. M. N.º. M. N.º. Provincias de España.
Para dar a la Equidad de un vasallo
que se halla en el Feroz, ha servido el
Rey que V.º. conunas con quatrocientos Ma-
neros naturales de una Provincia; y de
su S.º. orden parengo a N.º. a fin de quedo
las disposiciones que correspondan al
efecto de que esta Manerías se pague y
paganse al Comisario de N.º. D.º Felipe
de Vique para que la remita a aquel Puen-
to anticipando diez pesos a cada uno de los
quatrocientos Maneros los quales expe-
de S. M. del Telo de N.º. se aprorpiaran
con la sueridad q. conviene de forma q.
su arrivo al Feroz no atase la su-
lida de aquella Equidad. Dios guarde
a N.º. m. años como de uso. Sevilla
25 de Mayo de 1733, D.º Josef Barrio.
M. N.º. M. N.º. Provincias de España

(En el arch. de S.º. de los Reales Armas)

Transcripción

Año de 1733. Lista de Marinería se pide a la ciudad = para armar la escuadra de 6 naves del Ferrol.

Carta por la Diputación a la Ciudad. Abril 10, de 1733 con copia de cartas del Comisario Ordenador y del Secretario Don José Patiño para enviar lista puntual de la marinería existente en su jurisdicción.=

Remito a V.S. adjunta la orden del Rey que el Excmo. Sr. D. José Patiño me ha dirigido en otra que me participa haber resuelto S.M. concurrirá V.S. con cuatrocientos hombres de mar para servir en seis bajeles que se aprontan en el Ferrol a fin de que estando yo en esta inteligencia quede de acuerdo con V.S. para la recepción de esta marinería que deberá pasar a aquel Puerto. Le pongo en noticia de V.S. esperando en su gran celo al Real Servicio de las disposiciones acostumbradas para el más breve cumplimiento del Real ánimo a que atenderá con igual propensión deseando órdenes del mayor agrado de V.S.

Dios guarde a V.S. muchos años como deseo. San Sebastián 4 de abril de 1733 B.L.M. (*beso las manos*) de V.S. su más alto y seguro servidor don Felipe de Uriarte. M.N. y M.L (*muy noble y muy leal*) provincia de Guipúzcoa.

Para armar la Escuadra de seis bajeles que se halla en El Ferrol, ha resuelto el Rey que V.S. concorra con cuatrocientos marineros naturales de esa provincia; y de su Real Orden prevengo a V.S. a fin de que dé las disposiciones que correspondan al efecto de que esta marinería se junte y presente al Comisario Ordenador Don Felipe de Urioste para que la remita a aquel Puerto anticipando diez pesos a cada uno de los cuatrocientos marineros los cuales espera S.M. del celo de V.S. se aprontarán con la brevedad que conviene de forma que su arribo al Ferrol no atrase la salida de aquella escuadra. Dios guarde a V.S. muchos años como deseo. Sevilla 25 de marzo de 1733. D. José Patiño. M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa

INFORMACIÓN PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la Revista puede leerse, en diferentes formatos, a través de las siguientes direcciones de INTERNET e INTRANET:

INTERNET ARMADA

www.armada.mde.es

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

INTERNET MINISDEF

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

↳ Revistas

↳ Armada

App Revistas Defensa: disponible en tienda Google Play

<http://play.google.com/store> para dispositivos Android, y en App Store para iPhones y iPads <http://store.apple.com/es>

INTRANET MINISDEF/ARMADA

<http://intra.mdef.es>

↳ Armada española

↳ Ciencia y Cultura

↳ Órgano Historia y Cultura Naval

↳ Instituto Historia y Cultura Naval

↳ Revista de Historia Naval

RECENSIONES

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El aviso de vapor Elcano*. Goodbooks, Madrid, 2016, 468 páginas.

La recuperación de la variopinta flota en la que Luis Delgado hace navegar, combatir y engrandecer a los personajes de su saga marítima, es una buena noticia. Como anunciábamos en la recensión de *El vapor Reina de Castilla*, el peligro de una varada circunstancial de la serie era notorio. Afortunadamente, el «fondeo» ha sido corto. Una prestigiosa editorial ha tomado el gobernalle de los Leñaza y los Pignati, que se irán relevando en el tiempo, la escena y, sobre todo, la emoción de la aventura.

Si en *El vapor Reina de Castilla* dejamos al teniente de navío Pignati al frente de su compañía de infantes de marina en las peligrosas aguas filipinas, combatiendo a tagalos y moros y capturando a un sanguinario pirata, en su transbordo al aviso de vapor *Elcano* es protagonista directo en la guerra de la Cochinchina, un episodio político y militar escasamente conocido y estudiado, pero que revive en la lograda memoria histórico-naval que nos viene ofreciendo Luis Delgado con su impactante talento narrativo.

Entiendo que ha acertado el autor en dar continuidad al escenario oriental, que tantas posibilidades le ofrece, antes de situar sus próximos buques en otros meridianos. La segunda mitad del siglo XIX es pródiga en sucesos en los que la Marina ha de jugar esencial papel (El Callao, la guerra de Marruecos, la «Gloriosa», el 98...), y estoy seguro de que todos estos hechos tendrán solvente tratamiento en las ulteriores entregas de la saga, superado el breve parón editorial que la ha afectado.

Fiel al estilo de las veintiséis convocatorias anteriores, la prosa de Luis Delgado es fluida, directa, convincente, con esa habilidad innata de situar al lector *dentro* del personaje, de sus vivencias íntimas y de su circunstancia histórica, a lo que añade su extraordinario conocimiento técnico, hasta la misma entraña, de cada uno de los buques en que se enmarcan las obras de esta saga.

Y quiero cerrar esta recensión expresando la gratitud que merece su cariñosa dedicatoria. Efectivamente, gracias a la benevolencia de la *Revista de Historia Naval*, he sido el recensor de las veintisiete singladuras de su saga marinera, y espero que Dios me conceda al privilegio de recensionar alguna más.

GARCÍA HURTADO, Manuel-Reyes, y REY CASTELAO, Ofelia: (eds.): *Fronteras de agua. Las ciudades portuarias y su universo cultural (siglos XIV-XXI)*. Universidade de Santiago de Compostela (con la colaboración de la Universidade da Coruña), 2016, 574 págs., gráficos e ilustraciones.

Partiendo de una idea sencilla pero no exenta de originalidad, *Fronteras de agua* agrupa un total de treinta y cuatro estudios, firmados por una pléyade de

historiadores de nacionalidad variada y vinculados a diversos centros universitarios —aunque, eso sí, con predominio de los españoles—. La cohesión interna de la obra, pese a esta disparidad, no se resiente, lo que hay que apuntar en el haber de los profesores G.^a Hurtado y Rey Castelao, quienes han contado para ello con la valiosa aportación de las Universidades de Santiago de Compostela y La Coruña.

La variedad temática y el rigor de los trabajos son factores que definen estas fronteras acuáticas como espacios de auténtica intercomunicación, variedad temática que abarca en toda su pluralidad la problemática del asunto, en el que, como se explica en la presentación, «se entrecruzan la movilidad de las personas, el trasiego constante de los puertos, la permeabilidad de los comportamientos y de los hábitos y costumbres, el flujo de saberes y destrezas, la diversidad de idiomas, los niveles culturales, las inquietudes religiosas, las militancias políticas, etcétera». Una omniabarcante panorámica en la que se plasma un esfuerzo investigador solvente y agudo.

La obra está parcelada en tres bloques, en función de que los trabajos atiendan a personas, se centren en espacios o instituciones, o fijen su análisis en aquello que unen esos dos polos de atención, es decir, las rutas y los instrumentos que las hacían visibles. Los textos contienen también una rica variedad lingüística, sustentada en una labor archivística y documental digna del mayor encomio.

BARTOLOMÉ BENITO, Fernando: *La plata ensangrentada, El virrey Sarmiento de Valladares y los galeones de Rande*. Almena Ediciones, Madrid, 2015, 134 págs., álbum de ilustraciones.

Pocas veces un libro tan breve (134 págs.) ha reunido la plétora de valores que atesora el que nos ocupa. Desde el espléndido proemio del editor, que sitúa escenario y personajes de forma impecable, hasta el relato que el secretario del virrey Sarmiento de Valladares, Benito Santana, traslada al padre Martín Sarmiento, prior y abad mitrado de Ripoll, pasando por el impresionante álbum fotográfico que enriquece sus páginas, toda la obra es un conjunto de aciertos, cuya lectura sorprende y apasiona desde el arranque.

El virrey Sarmiento de Valladares, personaje poco conocido, fue un hombre de psicología compleja y no siempre acertadas decisiones. Una de las más controvertidas de cuantas tomó fue la de llevar la Flota de la Plata hasta la ría de Vigo, donde fue atacada y hundida por una armada angloholandesa.

En la memoria que el secretario Santana dirige al prior de Ripoll se describe la batalla en forma epistolar. Al hilo de la descripción, el autor, aportando interesantes e inéditos documentos, va reconstruyendo minuciosamente el periplo americano de Sarmiento Valladares desde su nombramiento como virrey de Nueva España en 1696, su estancia en México, sus aventuras por los mares americanos y el esforzado acopio de los materiales de la Flota de la Plata hasta su traslado a la costa de Galicia y la batalla librada en Rande con el triste resultado de todos conocido.

Fernando Bartolomé, catedrático de lengua y literatura española y estudio de la historia y la cultura del Siglo de Oro, simultanea la crítica y la investigación histórica con la creación literaria. Con estas credenciales, no debe extrañar el sustancioso contenido de este admirable libro.

FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: *La Marina en la revolución de Asturias y Cataluña. Intentos de sabotaje y de rebelión a bordo del crucero Almirante Cervera*. ISBN 978-84-16200-38-2, Galland Books, 2016, 96 págs., galería fotográfica.

En 2004, Hermenegildo Franco publicó *Por el camino de la revolución. La Marina española, Alfonso XIII y la Segunda República*, un estudio bien documentado sobre el comportamiento de la Armada durante el período contemplado, comportamiento sujeto, como es lógico, a las cambiantes circunstancias de la época. Doce años después, el autor vuelve a ocuparse de la Marina durante aquella agitada etapa, pero centrándose ahora en los episodios insurreccionales de Asturias y Barcelona durante el llamado «bienio negro».

Así pues, *La Marina en la revolución de Asturias y Cataluña* viene a ser una segunda entrega de la obra precedente, a la que el autor añade aspectos inéditos fruto de su celo investigador, siempre atento a responder al permanente desafío de revisión que nos plantea el conocimiento histórico. Y así, en ella, Franco Castañón analiza con más detalle la intentona de sabotaje y rebelión a bordo del crucero *Almirante Cervera* durante la revolución de Asturias, para cuya neutralización fue precisa la colaboración de la Armada, que hubo de desplegar un buen número de unidades con que acometer movimientos tácticos en apoyo del ejército. El trabajo se ocupa también de la insurrección de la Generalitat catalana, en cuyo sofocamiento la Marina jugó también un destacado papel, y ofrece testimonios inéditos de protagonistas directos de los sucesos.

El libro, menos extenso que el precedente (300 págs.), tiene a mi juicio un valor añadido: el de su oportunidad, pues en esta hora en que el secesionismo vuelve a mostrar el rostro, el magisterio de la historia viene muy a propósito para invitarnos a la reflexión, el análisis y la prudencia.

Gildo Franco une a su solvencia investigadora su destreza en el relato, estructurado mediante un hilo conductor bien tensado que anima a la lectura y, remedando el título de otro de sus trabajos, a que no perdamos el norte.

J.C.P.

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.**

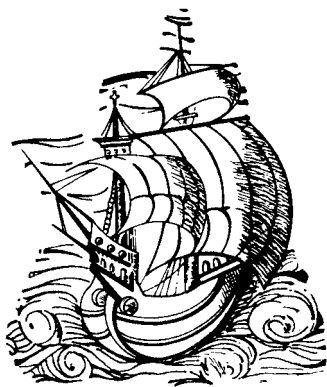
A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular 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

- Evítese 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.



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

SUPLEMENTO NÚM. 24



APÉNDICE AL CATÁLOGO DESCRIPTIVO
DE LOS PRINCIPALES TIPOS DE EMBARCACIONES
DESDE LOS PRIMEROS TIEMPOS HASTA NUESTROS DÍAS

Año XXXIII

2016

Núm. 135

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

APÉNDICE AL CATÁLOGO DESCRIPTIVO
DE LOS PRINCIPALES TIPOS DE EMBARCACIONES
DESDE LOS PRIMEROS TIEMPOS HASTA NUESTROS DÍAS,
COLOCADAS POR ORDEN ALFABÉTICO, Y QUE SIRVEN
DE COMPLEMENTO A LA COLECCIÓN DE ACUARELAS
DE RAFAEL MONLEÓN EXISTENTES EN EL MUSEO NAVAL
DE LA ARMADA EN MADRID. PRIMERA PARTE

Transcripción de
Fernando González de Canales y López-Obrero
Capitán de Navío





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: cuarto 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: 0212-467-X (edición en papel)
ISSN: 2530-08373 (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.

Fernando González de Canales y López-Obrero es capitán de navío de la Armada. Especialista en Comunicaciones y diplomado en Guerra Naval y en Sistemas de Mando y Control, materias sobre las que ejerció la docencia en la Escuela de Guerra Naval. Fue también secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval y es autor de numerosos trabajos y monografías sobre comunicaciones, guerra electrónica y mando y control, así como conferenciante en diversas escuelas y centros de las Fuerzas Armadas en relación con dichas áreas. Es aficionado a la investigación histórica, especialmente al estudio de la pintura naval, terreno en el que ha publicado el *Catálogo de pinturas de caballete patrimonio de la Armada*, obra en ocho volúmenes para el Museo Naval de Madrid, e *Iconografía de batallas y combates navales españoles*, entre otras obras. Actualmente está trabajando en *Tres siglos de uniformes de la Armada (1700-2000)*.

Rafael Monleón Torres (Valencia, 1843-Madrid, 1900). Pintor de marinas, grabador y arqueólogo naval. Discípulo de Carlos de Haes y de los más importantes marinistas europeos de su época, a los que conoció en sus viajes por el continente como piloto naval. Entre 1864 y 1899 participó asiduamente en las Exposiciones Nacionales de Bellas Artes, donde obtuvo medallas de tercera clase en las ediciones de 1871 y 1881 merced a dos cuadros que se conservan en el Museo del Prado. En 1870 fue nombrado pintor honorario del Almirantazgo y del Museo Naval, y en 1881, pintor-restaurador. Reorganizó científicamente el Museo y redactó el catálogo de 1894. Como arqueólogo participó en la comisión para la reconstrucción de la nao *Santa María*, dentro de los actos conmemorativos del IV Centenario del Descubrimiento, y pintó la colección de 90 acuarelas de los principales tipos de embarcaciones desde los primeros tiempos, que complementó con su magistral *Catálogo descriptivo de las principales tipos de embarcaciones desde los primeros tiempos hasta nuestros días, colocadas por orden alfabético*, obra compuesta de tres volúmenes y de un apéndice cuya primera parte se presenta en este suplemento. En el Museo Naval se pueden contemplar sus magníficos cuadros, que recogen los hechos más sobresalientes de la historia de la Armada española.

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.

APÉNDICE AL CATÁLOGO DESCRIPTIVO
DE LOS PRINCIPALES TIPOS
DE EMBARCACIONES DESDE LOS PRIMEROS
TIEMPOS HASTA NUESTROS DÍAS,
COLOCADAS POR ORDEN ALFABÉTICO,
Y QUE SIRVEN DE COMPLEMENTO
A LA COLECCIÓN DE ACUARELAS
DE RAFAEL MONLEÓN EXISTENTES
EN EL MUSEO NAVAL DE LA ARMADA
EN MADRID. PRIMERA PARTE

ÍNDICE

	<u>Págs.</u>
Introducción	9
Barcos de vapor y marina militar contemporánea. Primera Parte	17
Anexo: Láminas.....	51

Introducción

CUANDO, en 1881, Rafael Monleón fue nombrado pintor restaurador del Museo Naval de la Armada de Madrid, se sintió obligado a contribuir, con sus conocimientos en el arte de la pintura y en arqueología naval, al esplendor de la institución en la que ingresaba mejorando y restaurando sus fondos e incrementando la colección de modelos, para llamar la atención del público y despertar la afición a la Marina.

Sabedor el artista de que las carencias económicas imponían muchas limitaciones a la construcción de modelos, pensó en salvar esta dificultad valiéndose de la pintura para presentar los principales tipos de naves y embarcaciones, desde los tiempos primitivos hasta la actualidad. A partir de entonces, nuestro protagonista dedicó su vida, con una intensidad encomiable, al estudio y la representación gráfica de embarcaciones de todas las clases y épocas, como queda de manifiesto en el «legado Monleón», que integra los cerca de 3.000 dibujos que realizó para ilustrar sus obras.

Monleón dio el primer paso en el camino que se había fijado con noventa láminas sobre papel de 33,5 x 47,5 cm, compuestas por un cuadro central donde se representan a la acuarela las embarcaciones que se indican en el título, ornamentado con una orla que recoge detalles complementarios ejecutados a plumilla. A este conjunto lo denominó *La historia gráfica de la construcción naval bajo su aspecto artístico*, habida cuenta que pretende ser un muestrario comprensivo de las distintas tipologías de los buques a través de los tiempos. Dicho conjunto, en cuanto tal, nunca llegó a exponerse, si bien en *La construcción naval en la obra de Rafael Monleón Torres*, título de 2006, se recogen ochenta y nueve de sus láminas, acompañadas de comentarios individualizados en español e inglés (1).

Este bloque de noventa láminas se agrupó en 15 apartados, siguiendo un criterio cronológico que parece anticipar la futura realización del *Catálogo descriptivo*:

- los orígenes de la navegación, en sus formas más rudimentarias;
- la navegación fluvial y marítima en el antiguo Egipto desde los tiempos más remotos;
- las naves utilizadas en el Mediterráneo por los pueblos comerciantes fenicios y griegos, desde las naves de comercio hasta las trieras y las grandes galeras trirreme de la época del esplendor de Atenas;
- las naves cartaginesas y romanas, que competían por el dominio del Mediterráneo occidental, en especial el trirreme;

(1) GONZÁLEZ DE CANALES Y LÓPEZ-OBREGÓN, F., y GUARDIA, F. de la: *La construcción naval en la obra de Rafael Monleón*. AF Editores, ISBN 94-9601-84-6.

- las naves desde la caída del imperio romano, en las que se sustentó el poder de Bizancio;
- las naves escandinavas y vikingas;
- las naos de la Edad Media y de los inicios de la moderna;
- las naves de la época de los grandes descubrimientos;
- los siglos XVI y XVII: la galera, el galeón, el primer navío inglés (*El Soberano de los Mares*) y las galeazas de finales del seiscientos;
- la marina de vela del siglo XVIII, de alta mar, cabotaje y guerra;
- la marina árabe de Oriente del siglo XIX: egipcia, turca, del golfo pérsico, de la costa de Malabar y del Mar Rojo;
- embarcaciones de Extremo Oriente: Malasia, Birmania, China y Japón;
- la marina de vapor. Los primeros barcos de ruedas en Inglaterra, Francia y España;
- el siglo XIX. La marina mercante de vapor y los grandes veleros de la carrera del té y la marina militar europea.

Sobre esta magna obra hay que resaltar dos aspectos: su valor estético, derivado de la calidad del dibujo y el color, y el profundo conocimiento que el artista evidencia acerca de todo «vaso» que se mueve sobre la mar. Así lo señaló el ingeniero naval mister Jairs al contemplar los cuadros del señor Monleón: «... no se sabe si los ha pintado un artista experto en construcciones navales, o un ingeniero naval versado en pintura, tales son el verismo y belleza de los cielos y las aguas y la precisión y exactitud en los detalles técnicos».

Pero el autor, considerando que entre los objetivos de esta obra figuraba el de desarrollar la afición de los artistas principiantes por los asuntos marítimos en sus variadas manifestaciones, y entendiendo que *La historia gráfica...* solo satisfacía la curiosidad de los simples aficionados y de los visitantes del Museo, amén de que en ella no quedaban recogidas todas las embarcaciones existentes y de que los dibujos complementarios no eran suficientes para alcanzar una visión cabal de los múltiples elementos que componían la arquitectura naval de los buques, estimó necesario completar esta primera entrega de su proyecto con un conjunto más exhaustivo de estudios monográficos. Tal conjunto debía englobar todos los tipos de embarcaciones existentes en el mundo y dar cuenta de la historia de cada una de ellas, así como de sus características y su uso, acompañado todo ello de una vista a la acuarela de las más importantes o añadiendo otras que, por su interés, merecían ser tratadas con particular detalle o pormenorizando aspectos de su arquitectura que habían quedado fuera de *La historia gráfica de la construcción naval*.

Ante este planteamiento, Monleón, dudando de sus profundos y acreditados conocimientos en materia de arqueología naval y no disponiendo de datos fiables, dio pábulo a su inquietud investigadora y se dedicó a recorrer Europa recogiendo hasta el más nimio testimonio gráfico sobre embarcaciones con que se tropezó en museos, libros, objetos, edificios, estampas, pintura, etc., al par que se sumergía en el estudio de distintas compilaciones precedentes del mismo tenor (2). Estas obras le sugirieron la conveniencia de «organizar las explicaciones complementarias de que vamos haciendo mérito, en forma de Diccionario o Catálogo alfabético que es la más adecuada, a nuestro entender para el más fácil estudio y pronta consulta de los tipos que exciten la curiosidad del aficionado» (3).

Con esta idea, el autor escribió el *Catálogo* en hojas de 49,8 x 34,5 cm, que iluminó con 322 imágenes entre láminas, acuarelas y dibujos a tinta, distribuido todo ello en cuatro volúmenes. Los tomos primero (a/g), segundo (h/p) y tercero (q/z) componen el cuerpo de la obra, mientras que el cuarto y último es un apéndice general de denominaciones que Monleón pasó por alto en su momento. Esta adenda quedó incompleta a causa del fallecimiento de su autor, razón por la cual no se incluyó en la edición facsimilar de los tres primeros volúmenes publicada en 1989 con prólogo de don Hugo O'Donnell. A subsanar esta laguna de todo punto lamentable viene este suplemento de la *Revista de Historia Naval*, porque tal apéndice, que se reproduce aquí íntegramente y sin alteración alguna, es un dechado de la erudición científica y el virtuosismo pictórico de don Rafael, plasmados una y otro en hermosas acuarelas ejecutadas en los últimos años de su vida. En ellas se evidencia la madurez alcanzada por el autor en el retrato de buques, género en el que ha sido modelo para todos los que lo han cultivado con posterioridad. En cuanto al texto, Monleón entrelaza la reseña histórica con consideraciones sobre la arquitectura naval de los diferentes tipos de embarcaciones contemporáneas, como cuando resalta el contraste entre la austeridad de líneas de las inglesas y norteamericanas y la fantasía de las francesas. En relación con este extremo, transcribimos este significativo párrafo referido a los acorazados franceses:

«Francia continuó también sus pesquisas pero siempre dentro de un gusto o género especial, porque los franceses en su variedad proverbial se creen, si no

(2) FERNÁNDEZ DURO, en el prólogo al *Catálogo*, cita en Italia a Bartolomé Cresentio y Pantero Pantera, a Charnock Steinits en Inglaterra, a los almirantes Paris y Jurien de la Gravière en Francia, y en España a Mendoza, Palacios, Cane, Capmany y, posteriormente, a M. Jautil con su *Glosario*.

(3) Introducción del autor al *Catálogo descriptivo*.

los más sabios, al menos lo suficientemente doctos en todas las ciencias para pasar sin el concurso ni las lecciones de los demás, y su ciencia, por el solo hecho de ser francesa, la anteponen a todas las otras manifestaciones de la ciencia de los demás, como si la verdadera ciencia no fuera una sola y única para todos, como no es ni puede ser más que sola y una la verdad, por eso, a primera vista, se han conocido y se conocen con más aún en la actualidad los buques de creación francesa, en los cuales a despecho de todos los resultados de los cálculos dominan las líneas barrocas pesadas y siempre curvas; las modificaciones son siempre exageradas, acusadas de tal modo como si se temiera no la pudiera notar nadie» (4).

Monleón hará extensivo este escrutinio estético de los buques contemporáneos a las fragatas que combatieron en El Callao (5), a las caracteriza en estos elogiosos términos: «... todos [eran] barcos poderosos, veleros de fáciles evoluciones, majestuosos a la vela, graciosos a palo seco y que brillantemente se portaron en el memorable combate del Callao en 1866 exponiendo sus frágiles costados de madera a los terribles fuegos de reducidos y baterías blindadas» (6). Don Rafael subraya que fue en esta época cuando la arquitectura naval alcanzó su cumbre en cuanto a elegancia y belleza, con juicios en los que se hermana la penetrante y delicada mirada del artista con el genio del marino de raza: «... que en todo su valor el poderoso auxilio de las máquinas de vapor no podía sin embargo relegar al olvido práctico la maniobra y el empleo del velamen en los que se habían educado y que tanto apasiona a los hombres de mar» (7).

Las acuarelas y dibujos que componen el citado Apéndice son una delicia para el amigo del arte y para el enamorado de los buques, Apéndice que se puede leer casi como una novela gráfica sobre la evolución del buque de vapor, plasmada en un estilo directo en el que palpita a un tiempo la pasión del artista y la del marino. Se compone de dos partes. La primera se titula «Barcos de vapor y marina militar contemporánea», y la segunda, «Barcos de vapor, 2.^a parte. Nomenclatura». Se añaden además dos hojas correspondientes a las letras *a* y *b*, únicas que el autor pudo escribir antes de su fallecimiento.

La primera parte consta de 36 páginas, enmarcadas y numeradas, de 35,1 x 24,3 centímetros. Veinticuatro de ellas van acompañadas en su parte superior de una lámina a la acuarela de 12 cm x 19,5 cm, y de un texto donde el autor repasa la evolución histórica de la aplicación del vapor

(4) Del texto de la parte primera del Apéndice.

(5) Combate que él recreó en un hermoso cuadro descriptivo que se expone en el Museo Naval de Madrid, y en otro similar que puede admirarse en la Escuela de Guerra Naval.

(6) Del texto de la parte primera del Apéndice.

(7) *Ibidem*.

a los diferentes tipos de buques. Además, contiene otras seis láminas a hoja completa, identificadas por su título y que siguen la tónica de las anteriores (8).

En esta primera parte, Monleón aborda un detallado estudio acerca de la propulsión a vapor, desde sus inicios hasta pocos meses antes de su fallecimiento, acaecido en 1900, de modo que ciertas láminas aún alcanzan a recoger algún buque que entró en servicio a finales de 1899. El estudio arranca con el análisis semántico de la voz «vapor», y continúa con los primeros intentos de aplicar este a la propulsión de los barcos; y así, en una lámina se recoge el primer ensayo de este género, realizado por el inglés Jonathan Hulls en 1736, al que siguen los distintos experimentos llevados a cabo hasta llegar a la propulsión por rueda, tecnología que alcanzaría su plenitud en los grandes trasatlánticos de mediados del siglo XIX y en los vapores que peinaban las aguas de los grandes ríos de Estados Unidos y la India, algunos de ellos aún empleados hoy con fines turísticos. Los buques militares con propulsión de rueda en Inglaterra, Francia y España también tienen cabida en esta sección.

Sigue el autor con una exposición sobre los inicios y la evolución de la propulsión con hélice, destacando cómo se solventaron los problemas que suscitó la adaptación de esta a los navíos de vela. Luego le llega el turno a la evolución del blindaje de los buques, desde las primeras baterías flotantes hasta los acorazados de finales del siglo XIX, pasando por la aparición del *Merrimack* y el *Monitor* en la Guerra de Secesión norteamericana. Se cierra esta primera parte con las «elucubraciones de los ingenieros navales», como denomina el autor a los inventos en relación con los buques.

Por último, queremos advertir al lector de que, como indicamos antes, el Apéndice que sigue está transcrito sin alteración alguna, manteniendo los errores en que el texto original incurre a veces al citar topónimos, antropónimos o nombres de buques. Solo hemos corregido gramaticalmente el texto cuando, de no hacerlo, este pudiera llevar a confusión al lector, y tales correcciones aparecen señaladas con el correspondiente «sic». Hemos normalizado, no obstante, la acentuación ortográfica, ciñéndonos a las reglas vigentes en el momento en que se redactó el texto. En cuanto a las llamadas de nota, las que figuraban en el texto original aparecen, como de costumbre, con números arábigos, mientras que las correspondientes a aclaraciones de los editores van señaladas con letra.

Fernando GONZÁLEZ DE CANALES
Madrid 2016

(8) Recogidas en el anexo de este suplemento.

**APÉNDICE AL CATÁLOGO DE
RAFAEL MONLEÓN Y TORRES**



Barcos de vapor

Y

Marina militar contemporánea

PRIMERA PARTE

Rafael Monleón Torres

LAMAMOS barco de vapor o simplemente *vapores* a aquellas embarcaciones, cualquiera que sea su tamaño, cuyo principal o único medio de propulsión es producido por una máquina de vapor que lleva a su bordo.

Aunque el simple apelativo *vapor* no sea muy exacto y apropiado, puesto que en realidad no se determina por este vocablo precisamente el vapor de agua, ni se especifica tampoco en qué condiciones se emplea, es lo cierto que se ha hecho el término más común en español, portugués y francés para designar la clase de embarcaciones de que tratamos y que todo el mundo ha aceptado, si bien se emplea también muy frecuentemente la voz inglesa *Steamer* que propiamente significa generador o productor de vapor.

En italiano se le da el nombre muy apropiado *Piroscaffo*, del griego *piro* (fuego) y *caffo* (barco); *barco de fuego*, porque sin éste no se podría producir el vapor de agua, aunque también se dice muchas veces en lenguaje vulgar *Vapore*, así es que en la actualidad con este simple vocablo o su equivalente vapor o *Vapeur* todo el mundo sabe lo que se quiere significar y aun a veces se suprime del todo este apelativo diciendo solamente navío o fragata de hélice, barco de ruedas, para expresar que son embarcaciones que se mueven por medio de uno u otro sistema. Así pues seguiremos la corriente general llamando simplemente «vapores» a todos aquellos barcos que usan este elemento como fuerza impulsora y que no tenga[n] un carácter especial o una denominación concreta y particular como son las pertenecientes a la marina militar.

No es ocasión de hacer aquí la historia detallada de la aplicación de las máquinas de vapor a la propulsión de las embarcaciones, siendo como es esta obra dedicada especialmente a describir y hacer conocer sencillamente las formas generales y particularmente exteriores de las construcciones navales, pero parece por lo menos curioso apuntar por su orden cronológico algunos datos remitiendo al lector que desee más precisiones a obras especializadas que fácilmente podrá hallar y a otras tan popularizadas como *L'Encyclopedie moderne* de Scon Salanne, *La Enciclopedia moderna* (*Diccionario & &* de Francisco Mellado, el *Diccionario Larrouse &&*, de las cuales entresacamos los siguientes datos ilustrándolos con todos los dibujos que hemos podido obtener, ya publicados en libros y estampas, ya dibujados directamente de los modelos corpóreos que hemos examinado en los museos de Glasgow, Londres, París y Madrid. Descartando la leyenda que atribuye al español Blasco de Garay el primer intento de aplicación de las máquinas de vapor a la propulsión hacia los años 1500, empezamos tomando como el primero y más antiguo ensayo, [el] realizado en el año de 1707 por el célebre Jaspín el que no obtuvo ningún resultado.

En 1736 un segundo intento debido al inglés Jonathan Hulls con un aparato de su invención cuya descripción ilustrada publicó él mismo en un

folleto en Londres en 1737. Del cual tomamos la figura de su proyectada embarcación y aparato (Lámina 1.^a: *Jonathan Hulls 1836* [*sic* por 1736]).

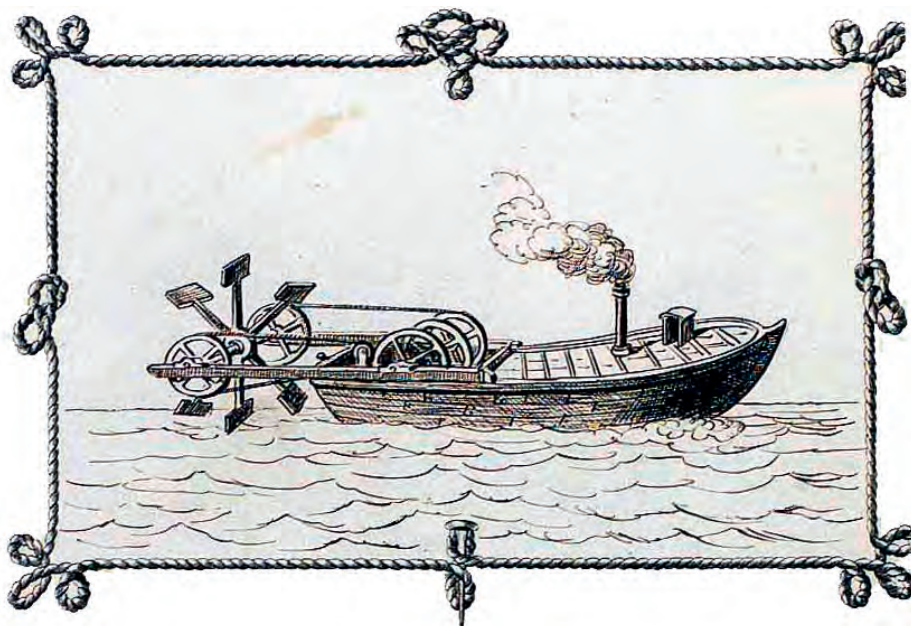
En 1774 se ensayó en París en el Sena, con mediano resultado un barco de ruedas construido por el conde de Anxiron. En 1775 se ensayó otro en el mismo lugar ideado por Perrier.

En 1776 el marqués de Jouffroy hizo también experiencias en el río Doubs en un barco de su invención del sistema palmípedo, es decir provisto de una especie de remos movidos por el vapor organizados en una manera análoga a las patas de las aves acuáticas o palmípedas, con escaso resultado.

En 1782 el mismo marqués hizo otro ensayo en Lyon en el río Saona el 15 de julio en un barco provisto de ruedas, cuyas dimensiones eran 48 metros de eslora, 5 de manga y 84 cm de calado y que dio muy buen resultado (Lámina 2.^a: 1782).

En 1786 M Willian Symington, C.E. Leandhills, expuso en Edimburgo un modelo de carruaje de vapor susceptible de aplicarse a la navegación. Durante el mismo año y el siguiente 1787 Ransay hizo ensayos de barcos de vapor en el Potomac (Estados Unidos de América del Norte).

LÁMINA 1.^A



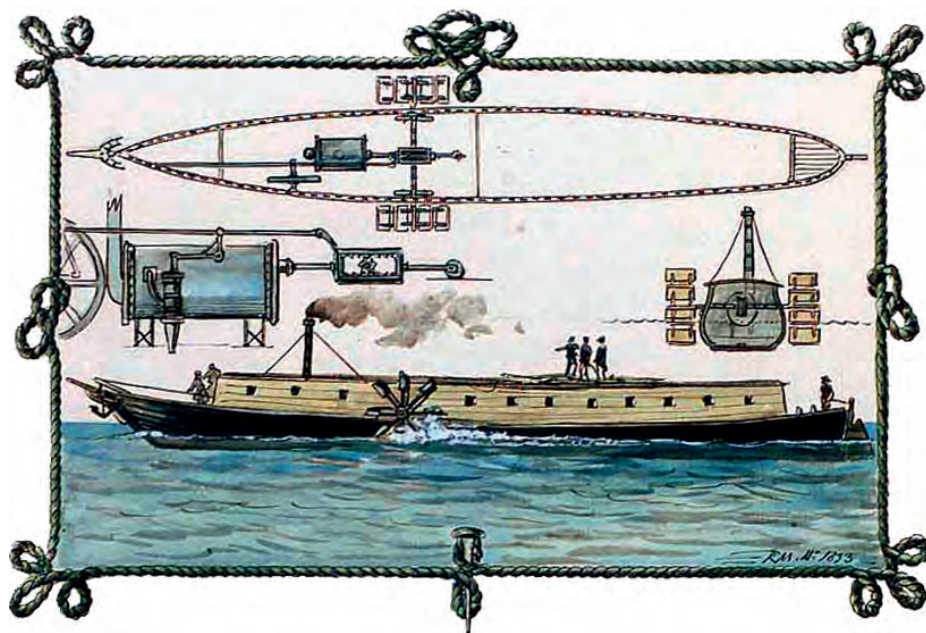
Jonathan Hulls, 1.736

En 1789 fue ensayado en Escocia por Patrik Miller, James Taylor y Willians Symington, en el estanque de Dalwintow, un barco de vapor de 27 pies ingleses de eslora por 7 de manga. Tenía ruedas y no dio mal resultado. Ninguno de los autores que citan este hecho dice si el barco era de vapor o con máquina de fuego, como entonces se decía; nosotros creemos que no. Pues en el Museo de South Kesington existe un modelo de esta embarcación que aquí copiamos (Lamina 2^a bis: *Patrik Miller 1788*) y cuyo rótulo dice «Modelo de un barco con rueda central imaginado por Patrik Miller de Dalswinton en 1788 y movido a brazo». Con efecto en dicho modelo no se ve indicio alguno de caldera, chimenea ni máquina de fuego y solo cinco cabestrantes sobre cubierta que girando transmiten su movimiento a una rueda central colocada entre dos cascos que forman el conjunto del aparato.

En América Jhon Fith realizó en el mismo año experiencias en Delaware, cerca de Filadelfia, con un barco movido por remos que no correspondieron a sus esperanzas. (Lámina 4^a: *Tipos americanos 1750 a 1808*).

En 1801 navegó felizmente en el Clyde de Escocia entre Glasgow y Grenwich el primer *Carlota Dundas*, impulsado por una gran rueda colocada muy cerca de la popa.

LÁMINA 2.^A



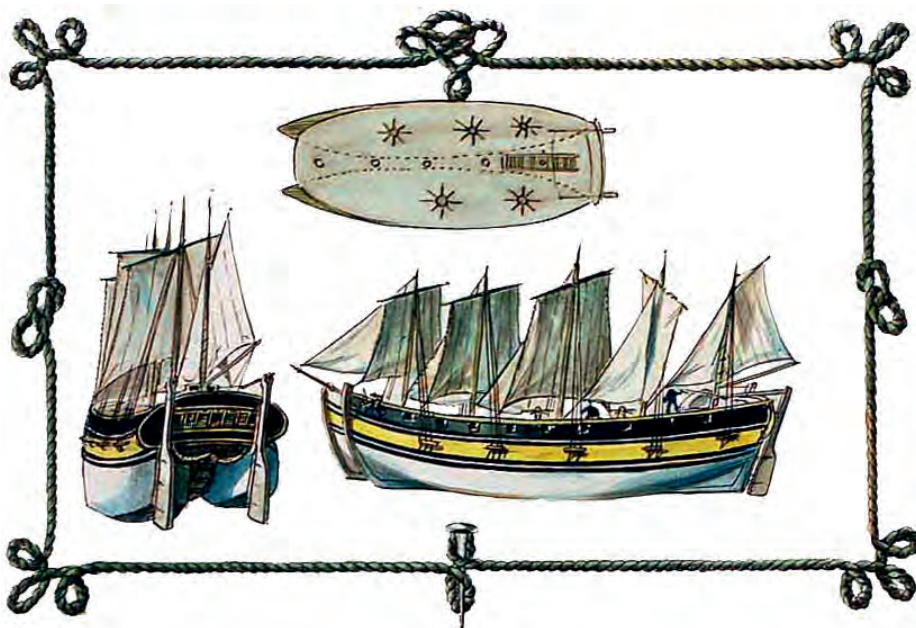
1.782

En 1802, el segundo *Carlot Dundas* reemplazó a su predecesor mejorando sus condiciones aunque con el mismo sistema. De este barco como se conserva un buen modelo en el Museo de Glasgow, del cual hemos tomado algunos dibujos que excusan su descripción, (Lámina 3^a: *El Carlot Dundas 1801*) y este barco dio bastante buen resultado navegando mucho tiempo en el Clyde entre las ciudades antes mencionadas.

En 1803 Fulton hizo su primer ensayo en el Sena (París) en un barco de 33 metros de eslora, 2,5 de manga, navegando el 2 de agosto a razón de 5.700 metros hora. En 1807 el mismo Fulton, el 16 de agosto atravesó el Hudson (América del Norte) en un vapor de su invención y en 1808 realizó su primer viaje en el mismo río entre Nueva York y Albany. Este vapor llamado *El Clemont* medía 50 metros de eslora, 5 de manga, arqueaba 150 toneladas y su máquina tenía una fuerza de 18 caballos (Lámina 4^a: *Tipos americanos 1780 y 1808*).

En 1812 el mecánico escocés Henry Deft hizo navegar en el Clyde un pequeño vapor *El Cometa* de 13,20 metros de eslora por 3,5 de manga y máquina de 4 caballos; tenía cuatro ruedas por banda cuyo dibujo damos aquí copiado de un modelo corpóreo de la época (Lámina 5^a: *El Cometa*).

LÁMINA 2.^A bis



Patrik Miller, 1.788

El sistema de cuatro ruedas no dio bastante buen resultado y no se empleó ya en ninguna otra construcción

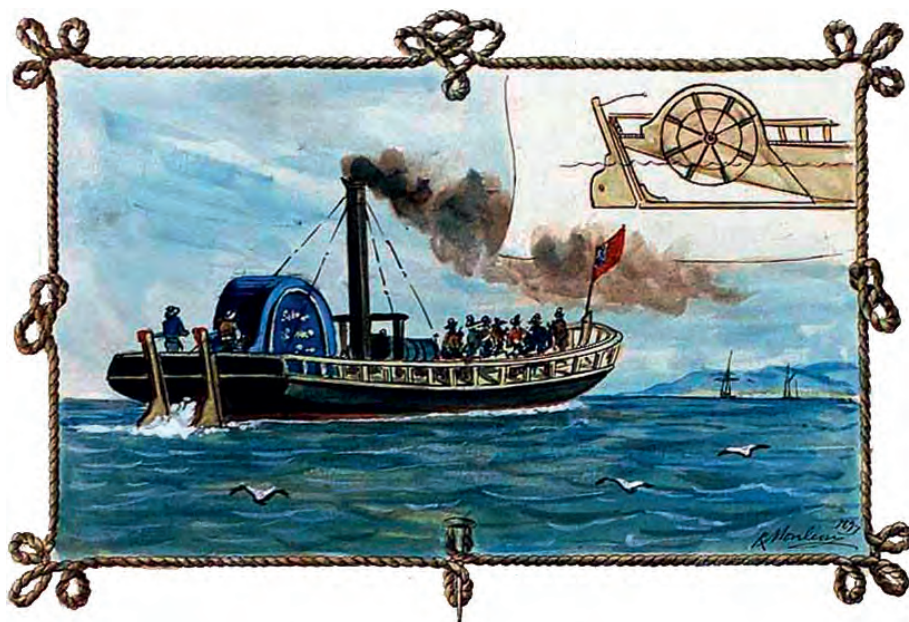
En 1813 se estableció en Inglaterra la primera línea de navegación regular en barcos de vapor entre Yarmuth y Morwich. En 1816 se introdujo en Francia la navegación a vapor aceptada como un hecho ya probado y un problema resuelto, estableciéndose desde entonces sucesivamente algunos servicios en los ríos.

En 1817 realizóse en Escocia la primer excursión por mar en barco de vapor desde Greenock a Belfast, y se estableció la línea marítima entre Holydead y Dublín servida por el *Hivernia* y el *Britania*.

En 1819 efectuó con éxito feliz la primera travesía del Atlántico el mes de julio, el vapor americano *Savanah* de 350 toneladas y dos ruedas. En 1826 y 1827 el capitán de Ingenieros francés M^{er} Delisle inauguró el primer sistema de aplicación de la hélice a los barcos de vapor en sustitución de las ruedas, sistema que luego fue perfeccionado por M^{er} Sauvage.

En 1830 presentóse un modelo de vapor con una sola rueda central cuyo dibujo damos aquí (Lámina 6^a: *Museo de South Kesington*) copiada de un modelo corpóreo del Museo de South Kesington. Este barco de

LÁMINA 3.^A



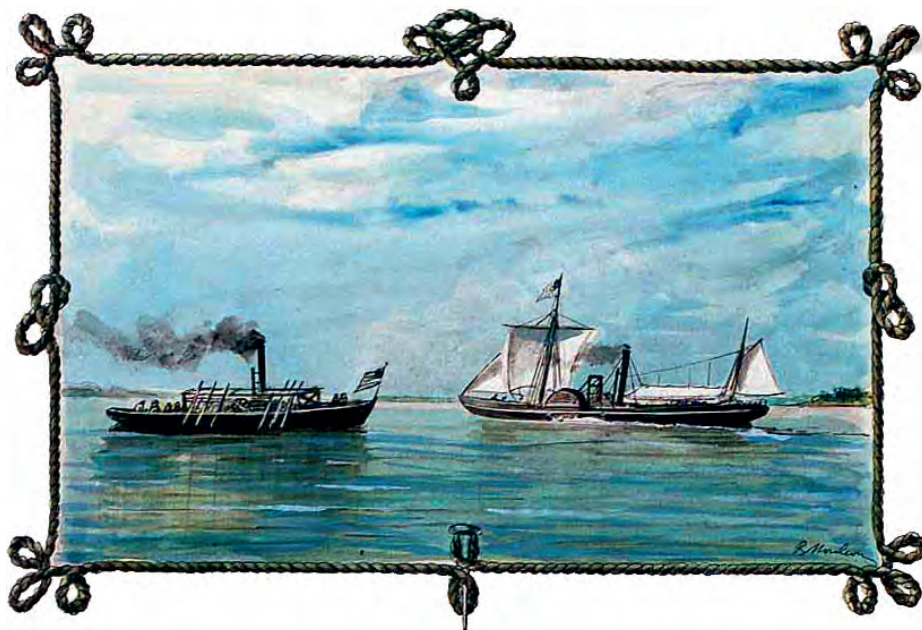
El Carlota Dundas, 1.804

imitación de los entonces viejos *Carlota Dundas* tenía la quilla bifurcada desde la caja de la rueda hasta la popa, terminando en dos codastes con su correspondiente timón cada uno y un solo espejo por encima de los dos, de este modo el agua era expulsada violentamente hacia atrás, por lo que las paletas de las ruedas se escapaban entre los dos timones facilitando su acción y buen funcionamiento del barco.

En 1836 se planteó definitivamente por M^e Ericson el aparato de hélice aplicándolo a los barcos del sistema Smith, imaginado por M^{er} Sauvage y después de ensayos afortunados se instaló en el *Arquímedes* con el que se hicieron experimentos de comparación tan felices que definitivamente fue adoptado por la mayoría de los constructores (Lamina 7^a: *Primeros vapores de hélice*).

En 1838 se establece el primer servicio regular trasatlántico entre Liverpool y Nueva York en los vapores ingleses *Sirius* y *Great Wester*, ambos de ruedas. Poco después se estableció otro servicio a la India y desde este momento la navegación a vapor tomó un gran desarrollo; las máquinas se perfeccionaron, cambiáronse las formas de los barcos adaptándoles mejor a su nuevo sistema de propulsión, rapidísimamente, una

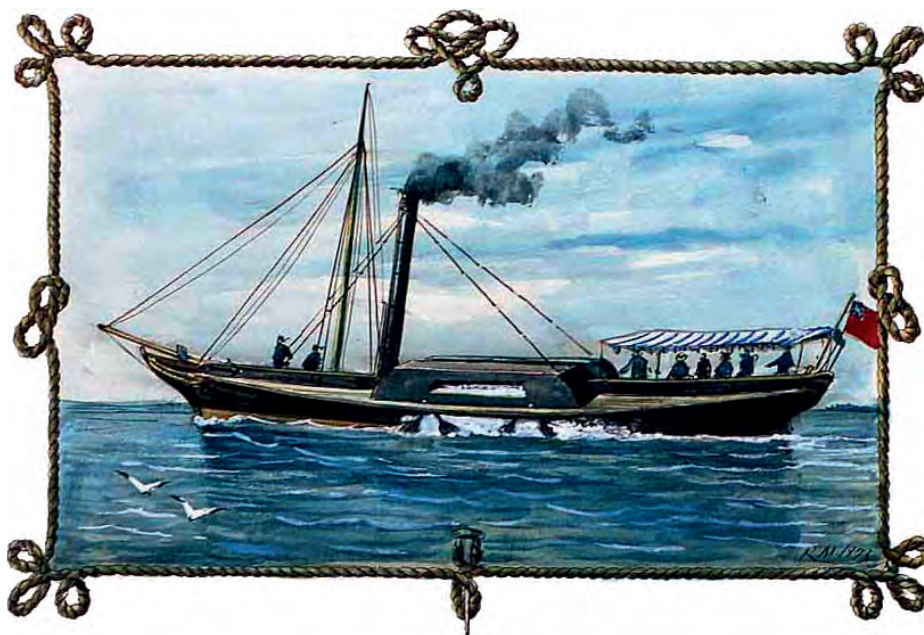
LÁMINA 4.^A



Tipos americanos, 1.789 y 1.808

gran parte de la marina, hasta alcanzar el grado de perfección que hoy conocemos. Al principio solamente los barcos destinados al pasaje y a llevar ligeros cargamentos eran susceptibles de la adaptación de máquinas de vapor, pues aunque éstas eran muy sencillas y rudimentarias, por su exagerado grado de consumo de combustible necesitaban llevar grandes acopios de carbón y esto quitaba espacio para la carga. Pero perfeccionándose incesantemente las máquinas y aumentando considerablemente el porte de los buques pudieron éstos dedicarse al tráfico y transporte de grandes cargamentos y no tardó la marina militar en adoptar para sus buques el mismo sistema de propulsión, siendo, como siempre, los ingleses los primeros que lo hicieron (*por no haber analizado los americanos el proyecto formado por Fulton de una batería flotante movida a vapor*). A pesar de haberse evidenciado los buenos resultados de la aplicación de la hélice o tornillo de Arquímedes a la propulsión de los buques, no todos éstos la adoptaron desde luego, pues particularmente en los barcos pequeños las ruedas dan mejor resultado, aumentando su estabilidad y moderando sus movimientos de balance; así, pues, por mucho tiempo, se siguió empleando las ruedas con tambores; (llámanse así las cajas coberturas

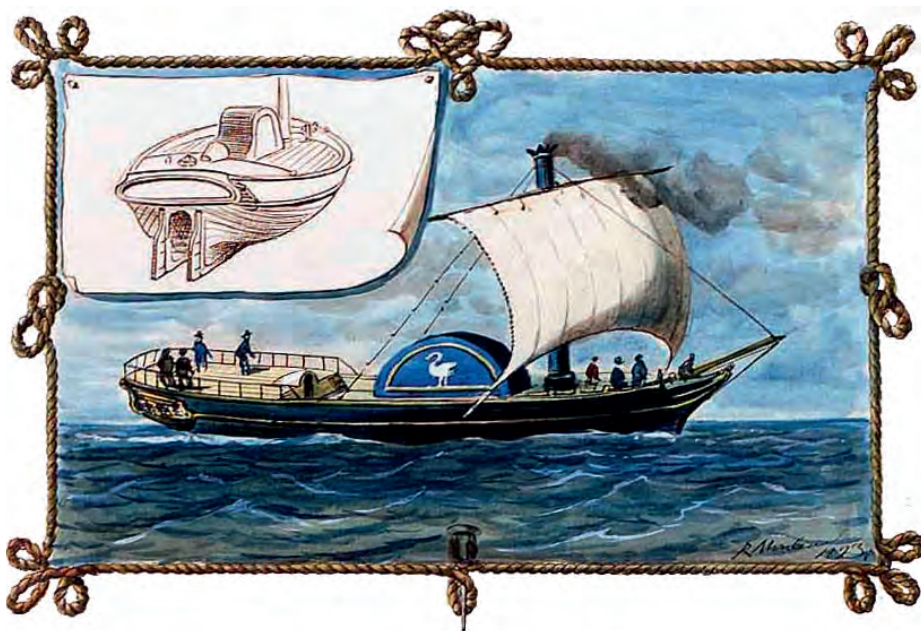
LÁMINA 5.^A



El cometa [Cometa]

semicirculares u oblongas que encierran toda la parte de las ruedas que queda afuera del agua, tanto para que la espuma que levantan no salpique al interior del barco, cuanto para protegerlas de los golpes y averías que pudieran ocasionarles durante las operaciones de carga y descarga o al atracarse a los muelles o machinas). Al principio estos tambores fueron rudimentarios, pintarrajeados muchas veces de colores chillones, después se apoyaron contra ellos tambuchos o garitas, se unieron unos con otros por puentes o pasadizos, se instalaron en ellas escalerillas, retretes &, tomando gran importancia, y en los barcos de cierto porte resultaron tan molestas y peligrosas por su peso y su volumen que contribuyeron mucho al triunfo de la hélice sobre las ruedas; pero este triunfo jamás será definitivo y absoluto porque hay multitud de servicios de barcos de vapor, en donde las ruedas no son solamente preferibles, sino absolutamente necesarias, como ocurre en los de pasaje de poco fondo en donde las embarcaciones tienen tan poco calado que no cabría el colocarle una hélice proporcionada a su porte y dimensiones enteramente sumergida, y así ocurre a los grandes vapores de pasaje de los caudalosos ríos de Norteamérica y de la India de los que luego daremos más pormenores.

LÁMINA 6.^A

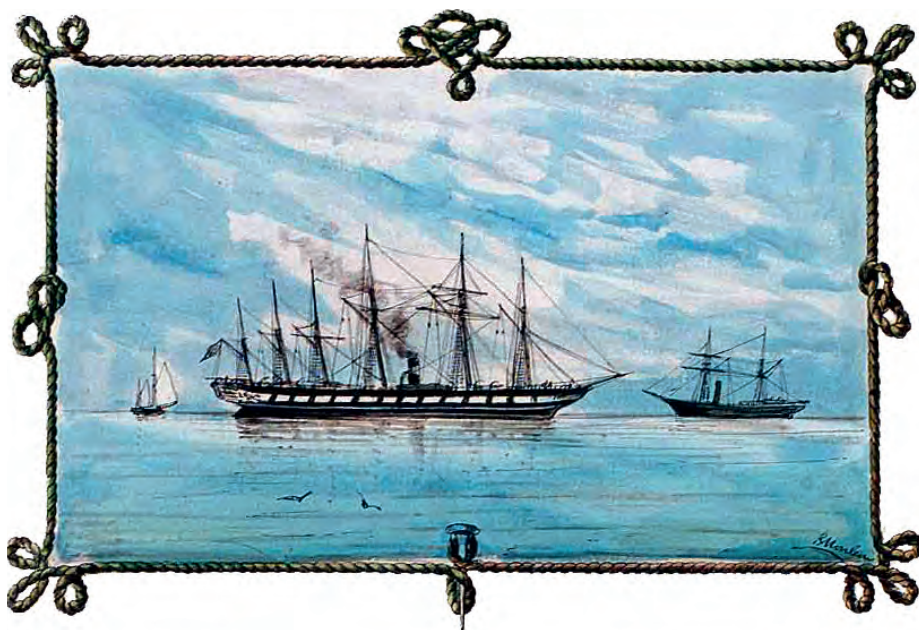


Museo de South Kensington, 1830

Los primeros barcos de vapor fueron de un aspecto muy desgarbado, estrafalario (para el gusto moderno); eran largos, estrechos[,] muy rasos, con la popa y proa llenas de adornos, las ruedas colocadas mucho más a proa que en el centro, los tambores pintarrajeados y sencillos, los palos, si los llevaban, eran de lapicero y con cangrejas, y finalmente las chimeneas muy altas, también pintarrajeadas de colorines. Como las máquinas eran muy imperfectas necesitaban un tiro enorme, sus hornillas para activar la combustión y de aquí la necesidad de hacer las chimeneas muy altas, tanto como los palos para lograrlo (Véase un tipo de vapor de pasaje *El Rápido* en el Támesis de 1828 [Lámina 8^a: *Vapor inglés de pasaje en 1829*] y otro de la misma época destinado al transporte de tropas [Lámina 9^a: *Transporte 1857*] que hemos copiado de un grabado de su tiempo); la colocación de las chimeneas era eventual, unas veces por delante y otras por detrás del eje de las ruedas según estuvieran situadas las hornillas y en ninguna disposición de éstas ni de las máquinas se daban reglas fijas, puesto que no había suficiente experiencia para dictarlas.

Los primeros vapores de guerra fueron todos de ruedas y aunque sus cascos tuvieron que ser bastante modificados para que éstas pudieran esta-

LÁMINA 7.^A

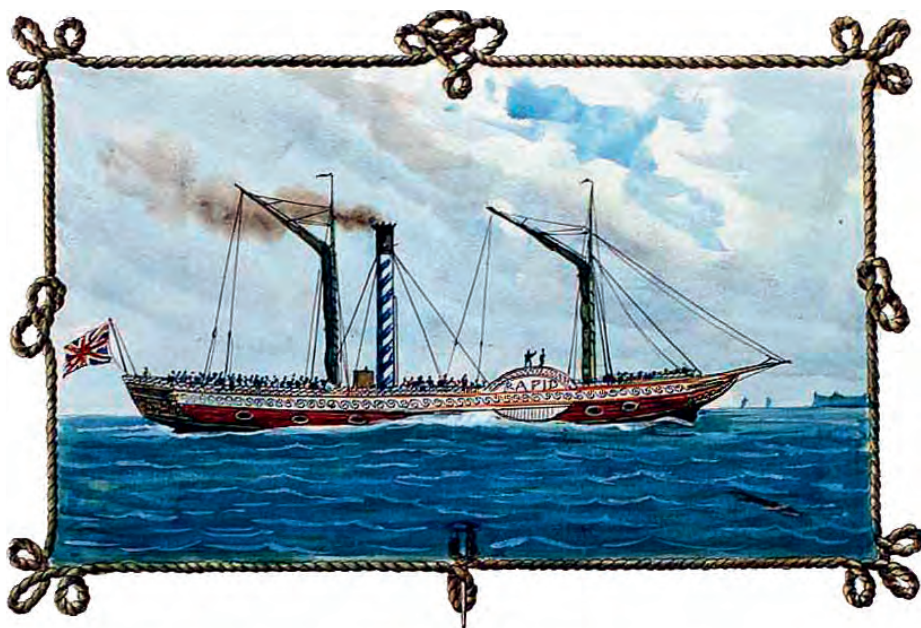


Primeros vapores de hélices

blecerse en buenas condiciones, los sistemas de aparejo apenas se modificaron; los pequeños vapores ingleses, que fueron los primeros de guerra que aparecieron, como el *Gulnara* y el *Emerson*, que aquí damos, copiados de preciosos modelos del Museo de Colegio Naval de Greenwich (Lámina 10.^a: *Primeros vapores de ruedas ingleses*) tenían muy escaso aparejo y muy poca artillería, pero a medida que se fueron perfeccionando las máquinas, calculándose mejor las dimensiones de las ruedas, de las calderas & pudieron construirse y tardaron en aparecer vapores de un porte considerable y luego fragatas de vapor con altísimas chimeneas, enormes tambores y con tal ridículo aspecto como los barquichuelos de pasaje, según se ve en la primera fragata de vapor francesa *La Esfinge* (Lámina 11: *Primeros vapores franceses Esfinge*) cuyo modelo existe en el Museo del Louvre y otras de su tiempo.

Muy poco se diferenciaban de éstas las embarcaciones de vapor mercantes y de guerra que las demás naciones marítimas poseían, porque habiendo sido, Inglaterra primero y Francia en seguida, las iniciadoras de este gran adelanto en el arte de navegación, sus modas se impusieron a todo el mundo y sus modelos se copiaban en todas partes no atreviéndose

LÁMINA 8.^A



Vapor inglés de pasaje (sic) en 1.829

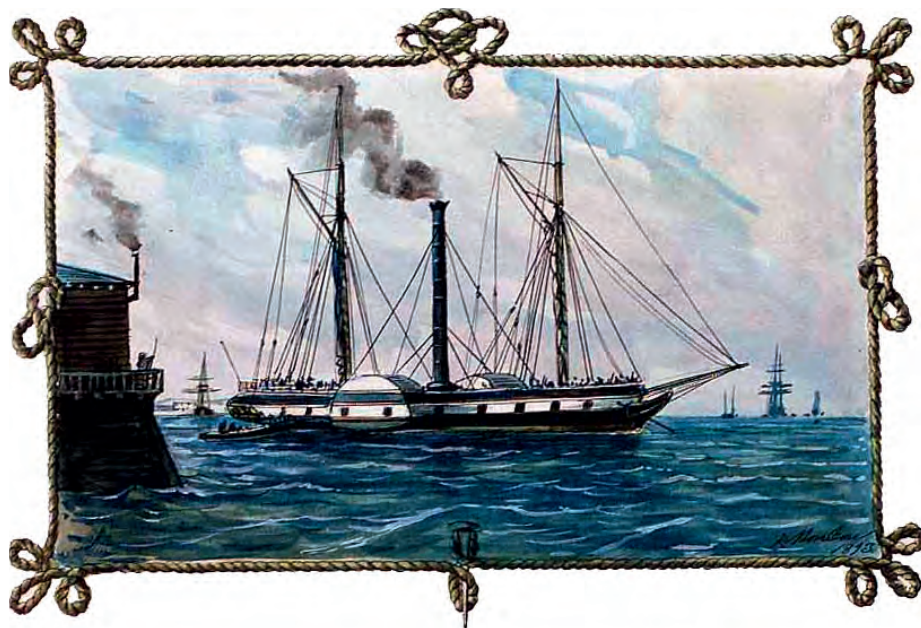
más que los americanos (1) a modificarlos buscando nuevos y rápidos progresos.

Imposible sería seguir paso a paso todas las modificaciones que sufrieron las formas de los cascos de los buques de vapor, porque estas formas fueron sucesivamente variadas y en muy pocos casos se advertía la diferencia de una a otra transformación, puesto que el conjunto vino muy pronto a ser casi idéntico en todos; en los barcos de guerra que usaban ruedas se imaginaron las bandas de manera que desde los tambores a las extremidades se abrían notablemente ensanchando la cubierta, la que tomaba forma de un violín o número 8, con lo cual se ganaba mucho espacio para el manejo de la artillería y al mismo tiempo el costado lanzaba fácilmente hacia afuera las grandes masas de agua que levantaban las ruedas.

En los grandes trasatlánticos que generalmente usaban ruedas (Lámina 12: *Trasatlánticos y cruceros 1850*) éstas eran tan enormes que su tambor sobresalía poco por encima de las bordas, y como también tenían mucho

(1) Entiéndase que con esta voz designamos siempre especialmente a los habitantes de los Estados Unidos de América.

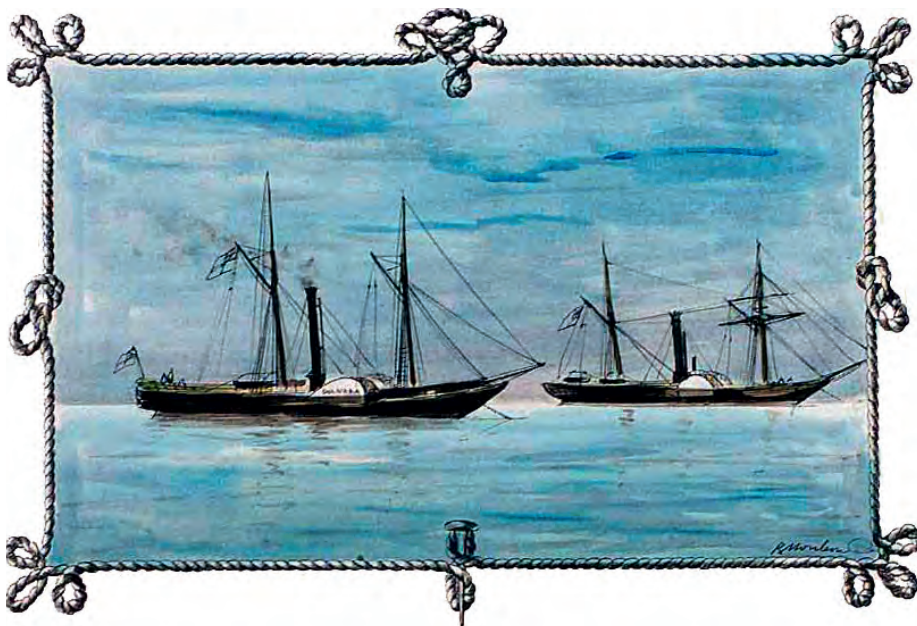
LÁMINA 9.^A



Transporte inglés en 1.837

puntal, las chimeneas eran suficientemente altas sin levantarse gran cosa sobre la cubierta. También se imaginó después el colocar las hornillas y calderas separadas de las máquinas, y por consiguiente empezó a usar dos chimeneas, una delante y otra detrás del eje de las ruedas, y algunas veces una al lado de otra en los barcos pequeños que necesitaban mucha fuerza como son los remolcadores y vapores de pasaje de gran velocidad. Para algunos de éstos se estableció el sistema de una rueda situado muy a popa completamente fuera del barco, pues teniendo el fondo completamente plano puede navegar en las aguas de los ríos y en algunos con facilidad por su exiguu calado (Lámina 13: *Vapores fluviales americanos*). Estas ruedas carecen de tambor por lo general, pues el agua que levantan no puede caer dentro del barco y como nunca tienen más anchura que la manga de éste no rozan fácilmente con muelles ni atracaderos. Los vapores dedicados exclusivamente al tráfico y pasaje de los grandes ríos de América y la India son en realidad inmensas balsas completamente planas, de muy poca altura sobre el agua en su cubierta principal, pero sobre ésta se establecen uno o dos pisos de camarotes y salones lujosamente amueblados y rodeados de elegantes y cómodas galerías provistas de toldos y cortinas donde toman el

LÁMINA 10.^A

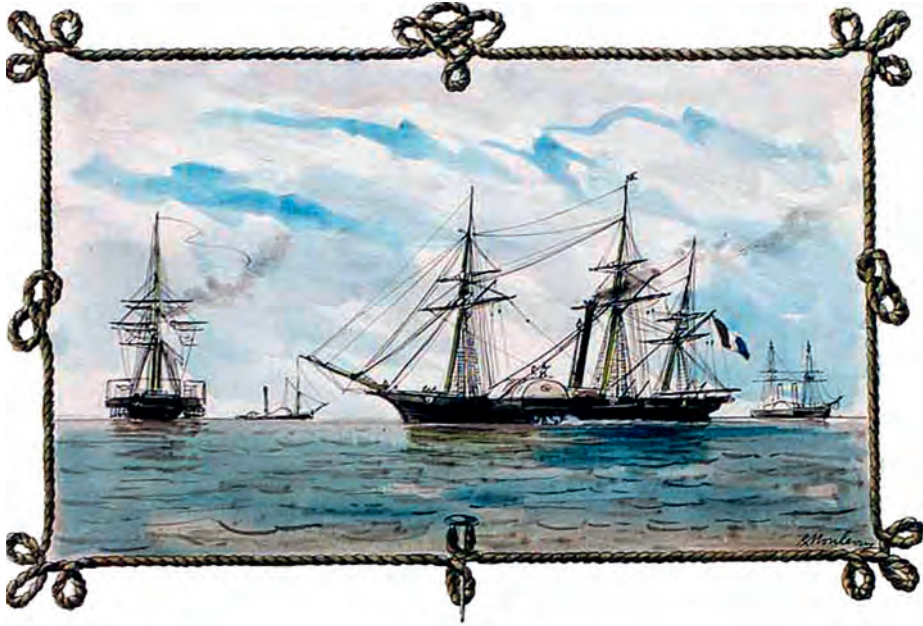


Primeros vapores de ruedas ingleses

fresco en verano, a la sombra de las persianas y el sol en el invierno, los pasajeros y turistas que los frecuentan. En la India son estos barcos sencillos y sobrios como casi todos los ingleses, pero en América del Norte los hay espléndidos, suntuosos y enormes; verdaderas maravillas de construcción naval y de mecánica, marchando con vertiginosa rapidez, lo que tiene el inconveniente de que cuando chocan uno con otro, lo cual no es raro que suceda, en las frecuentes y descabelladas luchas de carreras que unos con otros entablan, cruzándose entre los excitados tripulantes de uno y otro considerables apuestas, se destrocen de tal manera que se vayan inmediatamente a pique, ahogándose muchos pasajeros. Entre estos espléndidos barcos citaremos como notables los llamados *New York* y *Puritan* recientemente construidos, cuyos dibujos damos aquí. (Láminas 13 y 14: *Vapores fluviales americanos*).

Curioso es hacer notar que desde muy al principio los Americanos adoptaron una disposición de máquinas de vapor esencialmente diferenciada de las europeas, pues ellos emplean casi siempre los émbolos y pistones en posición vertical, actuando sobre una inmensa palanca o balancín montada entre dos altos soportes de hierro en forma de A y situadas casi

LÁMINA 11.^A

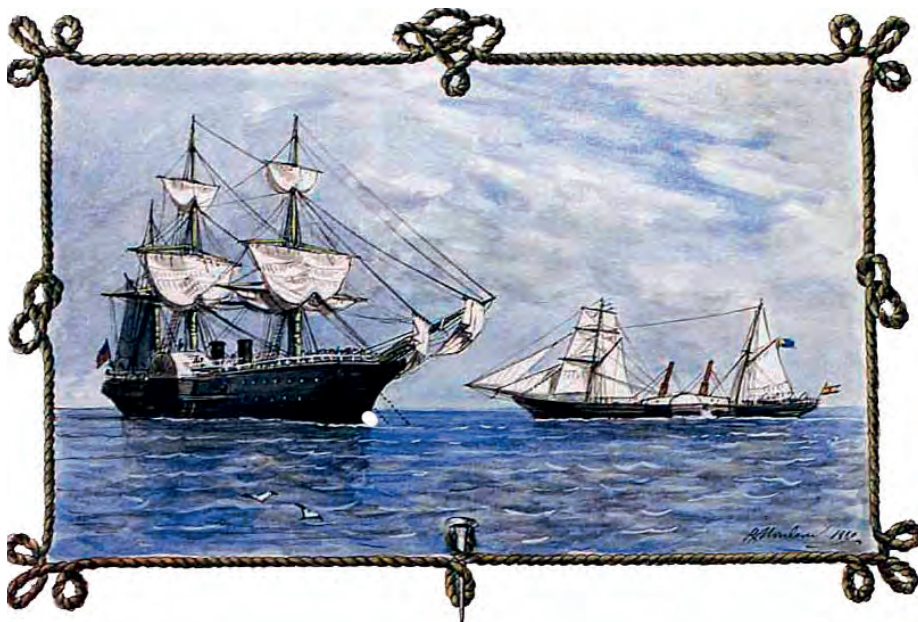


Primeros vapores de ruedas franceses «Esfinge»

entre los dos tambores, puesto que uno de los brazos de la palanca está conectado con la excéntrica del eje de ruedas y el otro con el vástago del pistón o émbolo que va y viene en el cilindro. Este *balancín* es muy aparente, se ve desde todas partes, quita mucha gracia a la construcción acusando fuertemente el trabajo mecánico, y en fin por su enorme peso y posición elevada levanta mucho el centro de gravedad quitando estabilidad a la construcción, así pues, no tardaron mucho los americanos en adoptar la hélice para sus vapores de mar, que en nada se diferencian en su aspecto de los europeos.

El aparejo de velamen, que fue rudimentario en los primeros vapores, tomó mayor importancia hacia la mitad del siglo, pues ocurriendo muy frecuentemente percances en las máquinas, que las impendían funcionar, se comprendía la necesidad de que los buques tuvieran otros medios suficientes de propulsión para no quedarse en medio de los mares inmóviles como boyas, y se reforzaron sus palos y jarcias empleándose las velas cuabras en uno o dos palos y cangrejas en otro, con foques y estáis, y así se aparejaban de goleta, de bergantín-goleta o de corbeta, según su porte, pues nunca la cantidad de vela que podían presentar a impulsos del viento

LÁMINA 12.^A



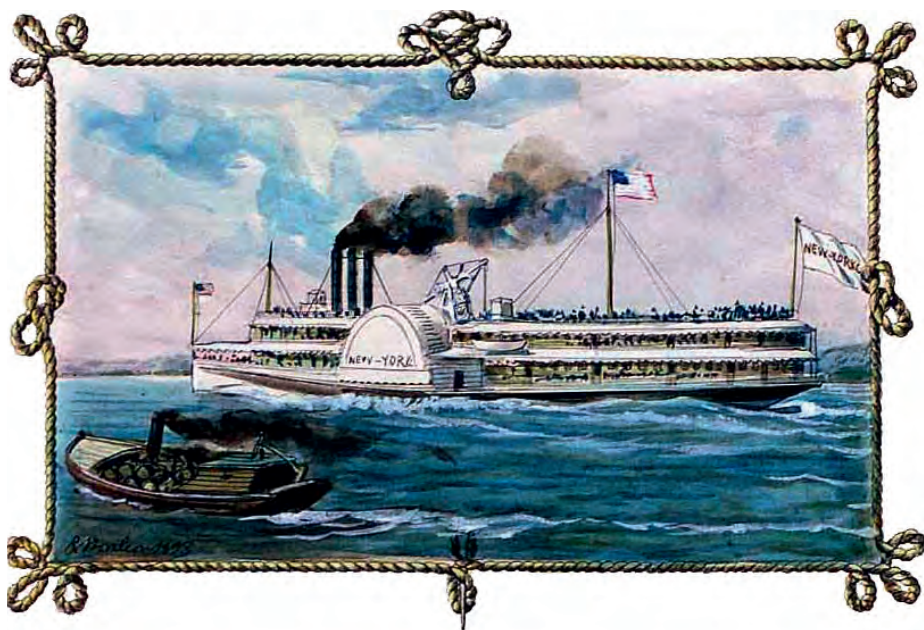
Trasatlánticos y cruceros 1850

fue suficiente para hacerlos caminar con una velocidad igual a la que daba su máquina, en buenas condiciones, a no ser con vientos muy frescos o duros, pero desde algún tiempo ha, habiéndose perfeccionado notablemente las máquinas y disminuido mucho el peligro de inutilizarse, el aparejo de vela de los vapores vuelve a disminuir so pretexto de que la resistencia que opone al viento retrasa su marcha contrarrestando el impulso de la máquina. (Lámina 15^a *Primeros trasatlánticos americanos*).

En la marina militar, el aparejo de vela en los vapores fue siempre más completo que en la marina mercante; al principio este aparejo era exactamente el mismo que usaba el tipo de barco a que se aplicaba la máquina de vapor, a no ser en las llamadas *fragatas de ruedas* como nuestro *Fernando el Católico*, *Isabel la Católica* y otras en la que el palo mesana no lleva vergas en cruz. (Lámina 20 y 16: *Vapores de ruedas españoles* y *Primeros vapores españoles de guerra* respectivamente) (a). Lo mismo suce-

(a) Hemos colocado en este lugar la remisión de las láminas para ser coherentes con el texto, aunque el autor ubica la lámina 20 más adelante, cuando se está tratando sobre las fragatas de hélice.

LÁMINA 13.^A

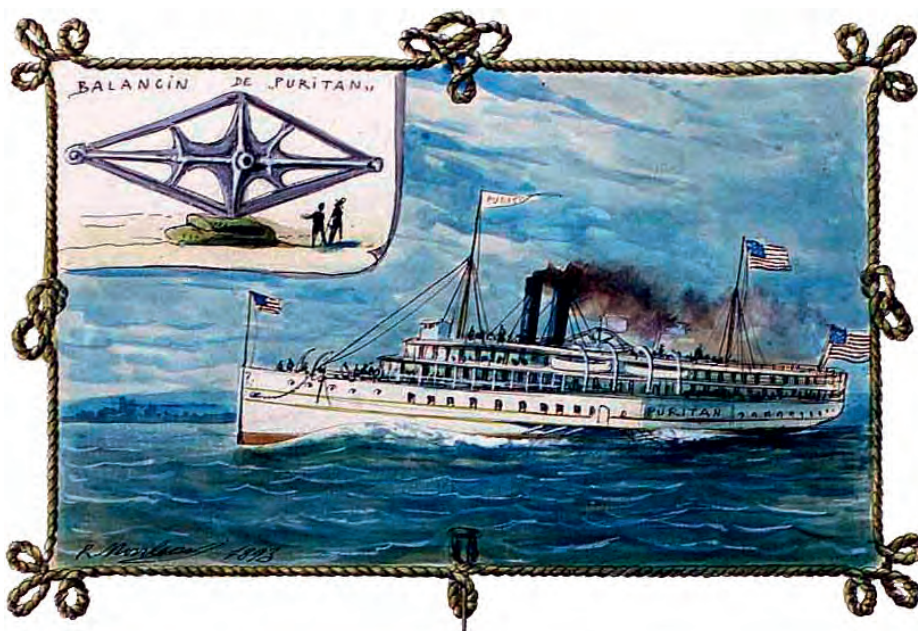


Vápor fluvial americano

día en las fragatas de vapor francesas e inglesas cuyos tipos hemos adoptado siempre copiándolas. Pero también muy pronto se adoptó la hélice en los barcos de la marina militar inglesa y subsiguientemente en otros países, pues en ésta aún tenía mayores ventajas que en la mercante. Su efecto, los grandes tambores de las ruedas no solamente embarazaban mucho el puente y la batería disminuyendo el número de piezas que se pudieran colocar en ellas, sino que también dificultaban mucho su servicio restringiendo considerablemente el campo de tiro ofreciendo al mismo tiempo un gran blanco al enemigo por la enormidad de sus estructuras.

Además, nunca los tambores hechos de tablas delgadas pudieron proteger suficientemente contra las balas enemigas las partes de las ruedas que salen fuera del agua, quedando expuestas a ser éstas prontamente inutilizadas en un reñido combate; así pues la invención de la hélice fue esencialmente benéfica para la marina militar, y lo extraño es que ésta no la adoptara desde su aparición, aferrándose al conocido y molesto sistema de ruedas con tambores hasta que repetidas y felices experiencias hechas con aquéllas vinieron a demostrar indiscutiblemente sus ventajas para los barcos armados.

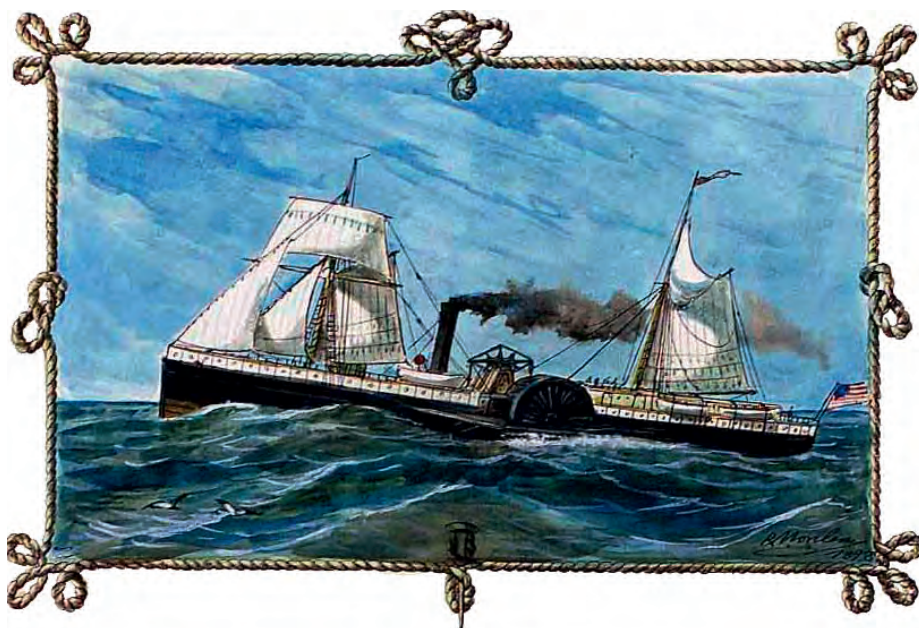
LÁMINA 14.^A



Vapor fluvial americano

Convencidos, al fin, los ingenieros navales, aunque sin abandonar por completo el sistema de máquinas de ruedas, empezaron a construir buques de guerra especialmente dispuestos para navegar a hélice y a reformar con ahínco los grandes buques, fragatas y navíos que permanecían relegados al olvido en las dársenas de los arsenales desde que el vapor había introducido tan gran perturbación en las construcciones navales y despertando la fiebre, de los adelantos y progresos de la mayoría de las industrias. Las nuevas construcciones se distinguieron por las formas más adaptadas que las antiguas al nuevo sistema de propulsión. Los cascos fueron más largos, más finos, con mayores entradas y salidas de aguas, sin arrufo alguno, la proa casi siempre a pique y la popa estrecha y redondeada; el aparejo se simplificó y redujóse notablemente la artillería, en cuanto al número de piezas, pero aumentándose su calibre. En los viejos barcos de vela hubieron de hacerse reformas importantes que resultaban muy costosas, pues no teniendo la mayoría de ellos bastante eslora fue necesario cortarlos para añadirle más cuadernas y desbaratar la popa para establecer la hélice entre dos codastes, uno detrás del otro en el sentido longitudinal de los buques: estos no por eso cambiaron de aspecto, conservaron íntegros y completos sus apare-

LÁMINA 15.^A



Primeros trasatlánticos americanos

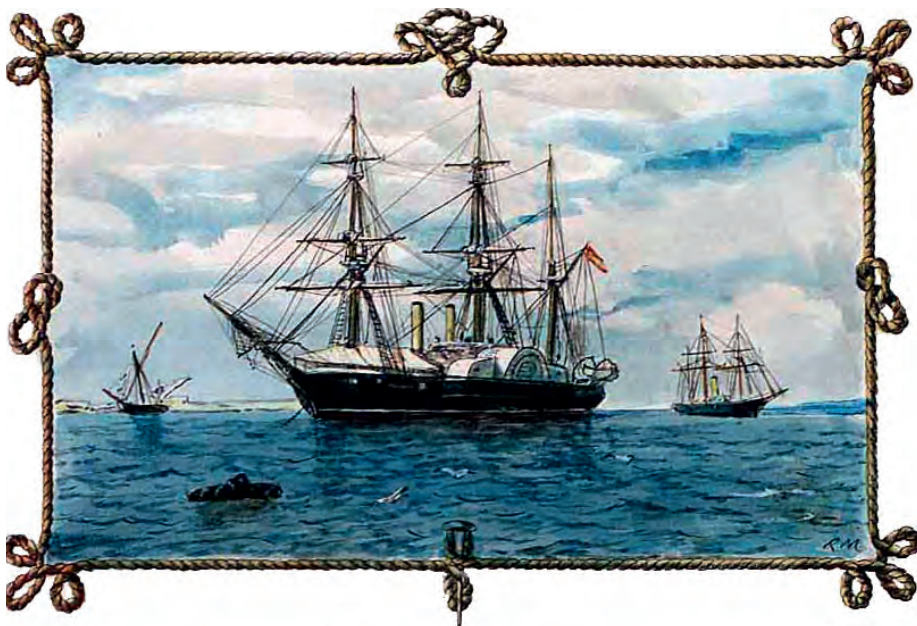
jos, el aumento de eslora era poco perceptible y como las reformas de la popa afectaban principalmente a la parte sumergida no se notaban desde fuera; a no ser por las redondas y enanas chimeneas que se levantaban sobre el puente y por las espesas espirales de humo que lanzaban, a nadie se le podía ocurrir que fueran aquellos barcos de vapor.

Construyéronse corbetas, fragatas y navíos de hélice, todos de madera y con muy escasas diferencias de formas al interior que sus mismos tipos exclusivamente a vela, cuyo aparejo íntegro consensaban; los ingleses poseyeron antes que nadie una poderosa armada acondicionada en esta forma; siguiéronles los franceses e introduciendo cada día nuevas reformas para mejorar las cualidades de sus buques no tardaron en surcar las olas los poderosos navíos ideados por el distinguido ingeniero M^{er} Dupuy de Lôme: *Napoleón*.

Arcoles, Redontable y otros (Lámina 17: *Navíos franceses*) con aparejo de vela completo, 90 piezas de artillería y 900 caballos nominales de fuerza con sus máquinas.

La principal novedad que su aspecto exterior ofrecía, fue el ser un poco más largos que los antiguos y tener la popa redonda y lisa sin ninguna clase

LÁMINA 16.^A



Primeros vapores españoles de guerra

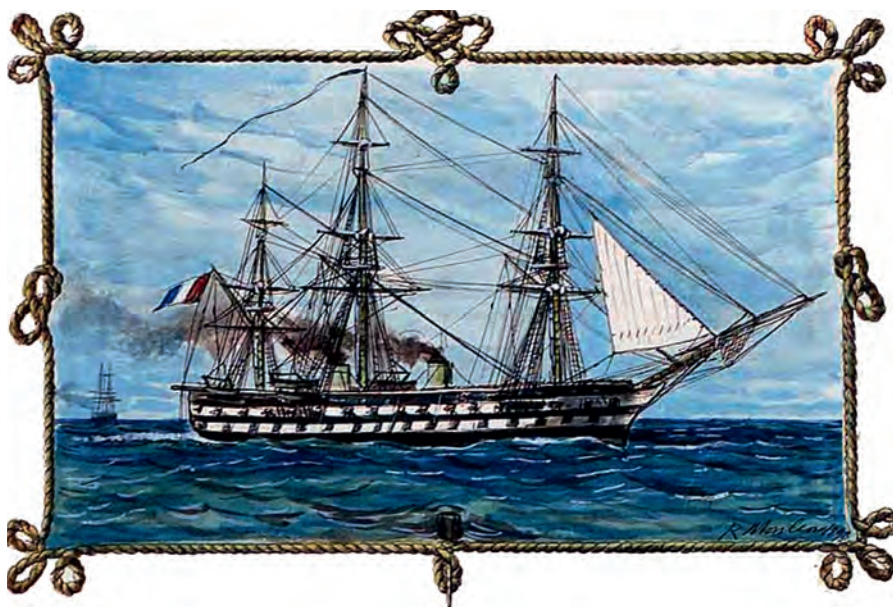
de adornos ni impedimentos que sirvieran de blanco al enemigo, ni estorbaran colocar en ellas potentes piezas de artillería (2).

En nuestra armada no tuvimos más navíos que el *Isabel II*, de tipo antiguo, pero a imitación de las demás potencias marítimas construyéronse en nuestros arsenales preciosas fragatas de madera y a hélice con aparejo completo y numerosa artillería, unas de popa lisa y redonda, como *La Gerona*, *Las Navas de Tolosa* &, otras con popas de espejo y jardines graciosos como la *Villa de Madrid*, la *Almansa*, & todos barcos poderosos, veleros de fáciles evoluciones, majestuosos a la vela, graciosos a palo seco y que brillantemente se portaron en el memorable combate del Callao en 1866 exponiendo sus frágiles costados de madera a los terribles fuegos de reductos y baterías blindadas. (Láminas 18 y 19).

Por esta época llegó la arquitectura naval a su más alto grado de elegancia y belleza artística, excluidos los adornos inútiles, reducidas todas las líneas a la más severa sencillez y precisión ajustando el aparejo a

(2) En la notable obra de VA Paris *Souvenirs de marine conservés*, 3ª parte, pueden verse los planos medidas y detalles de estos navíos que aquí se reproducen más pequeños.

LÁMINA 17.^A



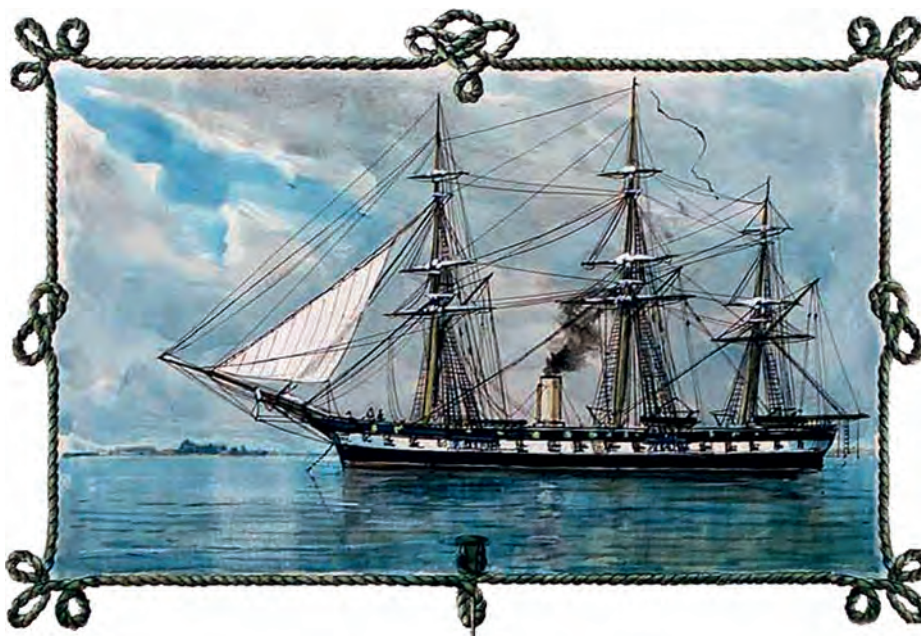
Navíos franceses

la más estrictas leyes de elasticidad y resistencia sin falta ni exceso de velamen, resultaron sus creaciones esencialmente simpáticas a los ojos de los artistas sino también al gusto y genio de los verdaderos marinos que en todo su valor el poderoso auxilio de las máquinas de vapor no podían sin embargo relegar al olvido práctico de la maniobra y el empleo del velamen en los que se habían educado y que tanto apasiona a los hombres de mar.

Desde este momento la belleza artística de las construcciones navales desapareció rápidamente, consérvase en algunos bajo el simple aspecto de esbeltez y elegancia en las líneas generales, pero en otras su anulación fue tan completa que más bien causa repulsión que otra cosa, el aspecto las inmensas moles flotantes erizadas de cañones embarazados por numerosas chimeneas, casamatas, grúas, palancas y artefactos de todas clases mas parecidas a fortalezas o fábricas de harina (3) que a verdaderas naves. Pero un suceso extraordinario, la memorable guerra separatista de Am^a del

(3) Tal sucede en los últimos barcos italianos *Italia*, *Duilio*, *Dandolo*, *Cerdeña* y otros.

LÁMINA 18.^A



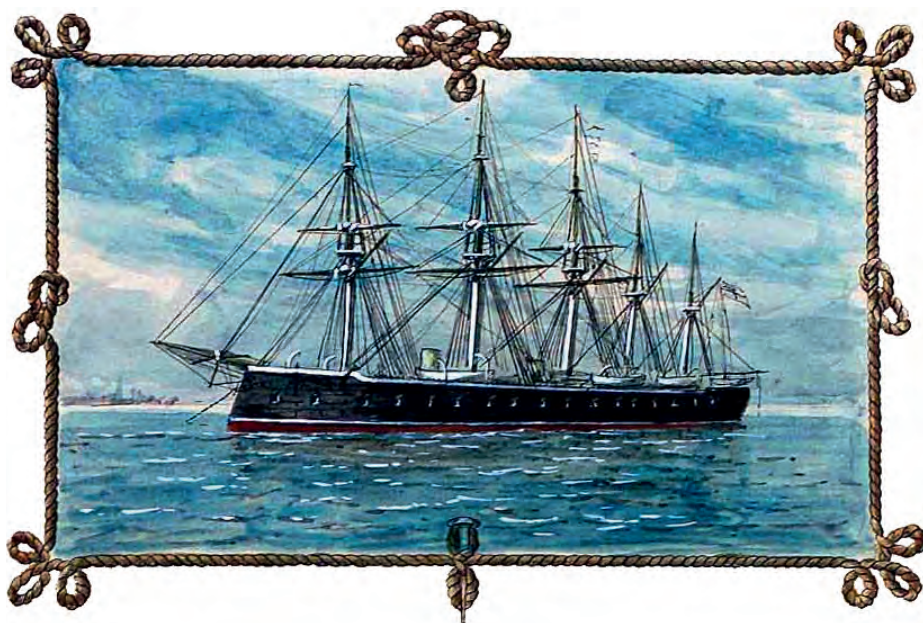
Fragata a hélice

Norte los partidos federal y confederado vino a cambiar por completo radical y rapidísimamente todo el sistema de armamento para el ataque y defensa empleado hasta entonces por la marina militar, introduciendo grandes reformas y creando nuevos tipos que concluyeron para siempre con la escasa gracia y belleza que aún conservaban en las construcciones navales el dominio absoluto de lo *útil* sobre lo *bello*.

Referámonos, si no a la invención, a la adopción al menos en gran escala de las feísimas y deformes baterías flotantes y la creación de los monitores blindados y sumergidos, generadores de todas las monstruosidades que en la actualidad surcan los mares, partos laboriosísimos de las mentes perturbadas por el fantasma de la guerra de muy distinguidos ingenios que mucho mejor hubieran hecho de emplear su esfuerzo en el cálculo y creación de grandiosos puentes u otras obras de reconocida utilidad, no solamente pública sino inmediata y directa.

Aunque ya desde 1872 conocíamos las baterías flotantes acasamantadas o acorazadas por empleo que de ellas se había hecho en España con ocasión del famoso sitio de Gibraltar habían éstas caído en descrédito por el poco éxito alcanzado y pareció una gran novedad y un verdadero

LÁMINA 19.^A

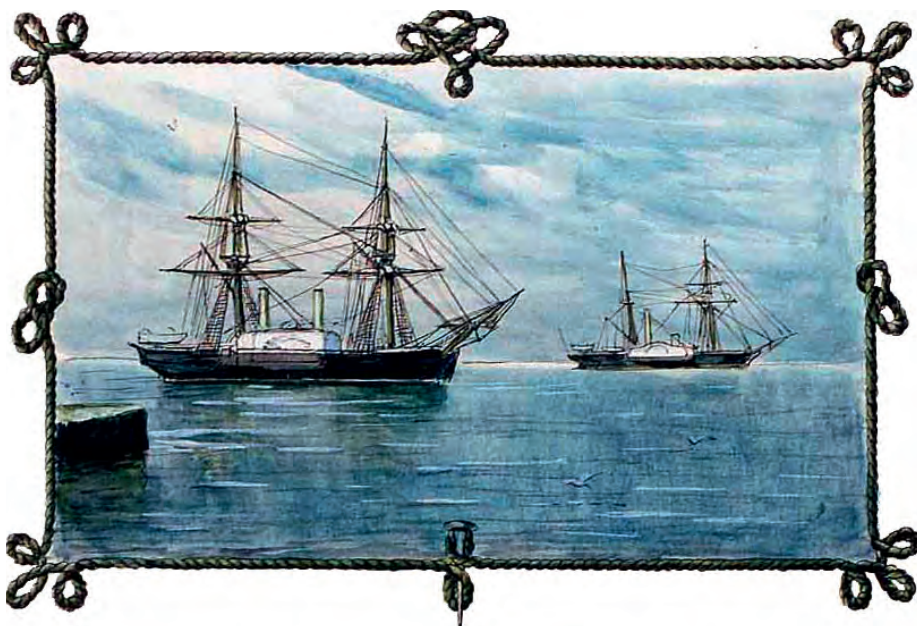


Fragata a hélice

invento las que movidas a vapor y por medio de una gran rueda central construyeron los americanos allá por los años 1815 llamadas primeramente «Demólogos» y conocidas y bautizadas por el vulgo con los nombres de *Fulton I* y *Fulton II* por proceder sus planos de este distinguido ingeniero y a pesar de sus defectos parecieron tan buenas que habiéndose incendiado la primera, construyese una segunda por los mismos gálibos pero nadie pensó utilizar semejantes y extrañas creaciones hasta que habiéndose hecho (también en América) el primer ensayo, con feliz resultado de gruesas planchas de hierro para acorazar los barcos en 1842.

Comenzóse a emplear éstas en las construcciones especiales ideadas para defender las entradas de los puertos y bahías con numerosas piezas de artillería sacrificando casi todas las demás cualidades marineras y de ataque a la estabilidad y a la invulnerabilidad que sino[*sic* por si no] absoluta en tan alto grado, que desde entonces conceptuóse esencialísimo para los fines de la guerra que los buques militares estuvieran protegidos por una coraza o parapeto de gruesas planchas de hierro. Las primeras baterías flotantes acorazadas francesas (Lámina 21: *Primeros barcos blindados*) dieron buen

LÁMINA 20.^A

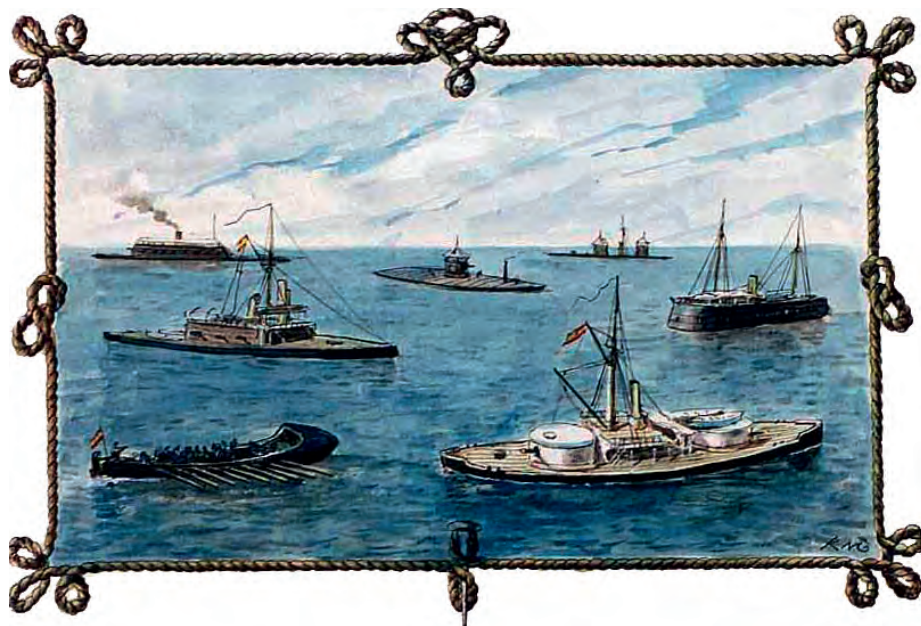


Vapores de ruedas españoles

resultado, pero sus evoluciones eran muy lentas y su construcción poco marinera así fue que los americanos comprendieron la necesidad de modificarlas radicalmente y pronto apareció la célebre *Merrimak* mas siguióla de cerca e inmediatamente el no menos celebre *Monitor* fantástica y extraña construcción que la anuló después de vencerla, abriendo nuevo rumbo a las elucubraciones de los ingenieros.

Varios tipos de monitores se inventaron pero a medida que se perfeccionaban los medios de ataque se mejoraban las defensas; las planchas construíanse más fácilmente, su coste se reducía, estudiábanse nuevas formas de adaptación de éstas a los costados de los buques y calculada al fin con exactitud todas las medidas necesarias que cabos debían de tener para soportar un peso tan enorme lanzaronse los franceses los primeros en la nueva ruta emprendida y la primera fragata acorazada la *Gloire* salió triunfante de sus astilleros en 1860. Habiéndose comenzado en 1858 y botada al agua en el 59 bajo la dirección de M^{er} Dorian ingeniero de la marina francesa y por los planos de M^{er} Dupuy de Lôme. Tan brillante fue el resultado que dio este nuevo sistema de Defensa de los barcos que inmediatamente se construyeron en Francia otros acorazados,

LÁMINA 21.^A



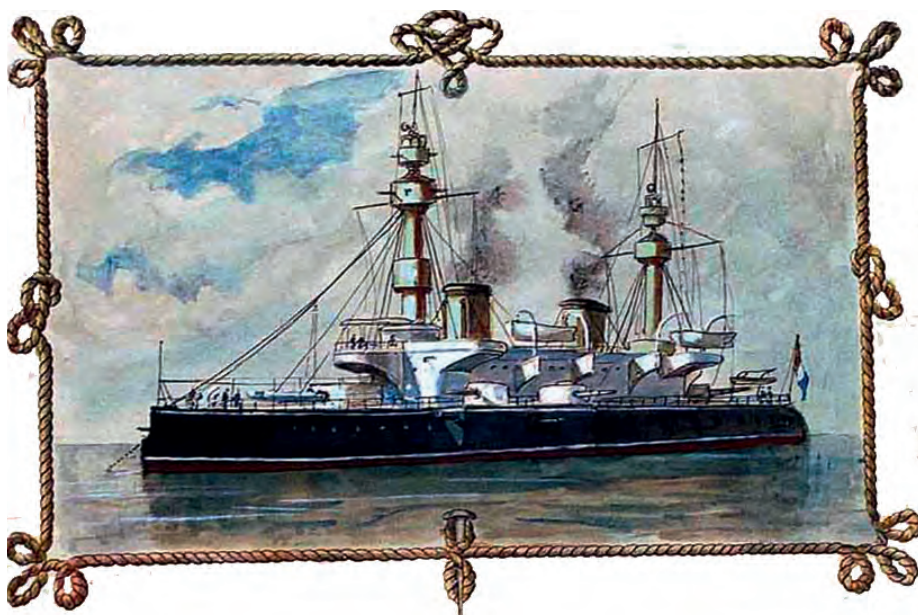
Primeros barcos blindados

entre los que se distinguían los navíos *Magenta* y *Solferino* (Lámina s/n pág. 48bis) (b) y las fragatas *Couronne* (Lámina s/n) (c) y *Normandie* entre las 15 de su género que le siguieron. Por esta época construyeron también en los talleres franceses nuestra hermosa *Numancia* (Lámina 48) que después de combatir brillantemente en El Callao tuvo la audacia de atravesar el estrecho de Magallanes antes que ningún barco tan poderoso como él lo hiciera. Entusiasmados los franceses con su escuadra siguieron inventando nuevos tipos y derrochando grandísimas sumas en experimentos y elucubraciones de este género, entre ellos merece citarse una especie de monitor o batería flotante para la defensa de los puertos, completamente cubierta por una coraza superior abovedada de gruesa plancha de hierro así como sus costados y a la que dieron el nombre de

(b) El autor señala la Lámina 29. Se ha corregido en el sentido de que esta lámina corresponde a la fragata española *Numancia* a la que se hace referencia como Lámina 48 en la 2ª Parte, cuando en realidad es la Lámina 28, pág. 48. Se debía de referir a la Lámina s/n pág. 48bis de la segunda parte, que lleva por título «*La fragata Provence y el navío Solferino*».

(c) No se acompaña dibujo, ya que el autor no llegó a realizarlo.

LÁMINA 22.^A

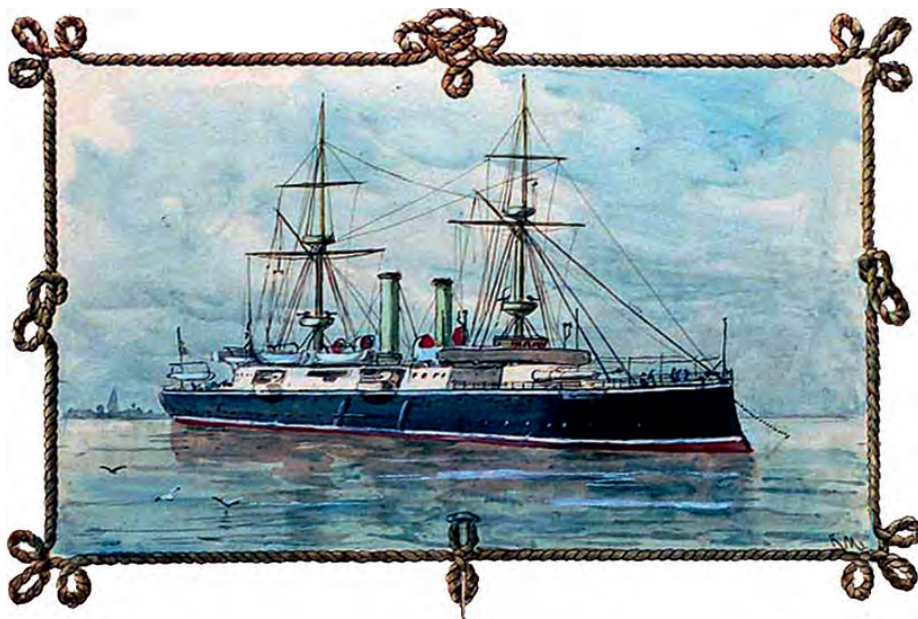


El acorazado francés «Brenus»

Taurcan (toro). De este y de otros parecidos tipos daremos más adelante detalles y dibujos.

Los ingleses y americanos tomaron con mucha más calma la tarea de transformar sus buques ordinarios en buques acorazados estudiando más detenidamente el asunto y no fiándose mucho de las algaradas y entusiasmo de sus vecinos los franceses, no se determinaron a emprender ensayos en gran escala hasta 18 meses después de estar en grada la *Gloire*, decidiendo la construcción del *Warrior*, (guerrero o guerrador) al que siguió luego el *Blak Prince* (Príncipe Negro) ambos semejantes pero no iguales a la *Gloire* pues su batería estaba protegida por coraza en las extremidades y la construcción era base de hierro. Después imaginaron un nuevo tipo también en base de hierro pero con la batería completamente protegida o de coraza completa, a la cual pertenecen las enormes fragatas *Aquile*, *Minotauro*, *Agincourt* y *Northumberland*; el tercer tipo fue el de la fragata *Belofornte* a base de hierro y casamata central completamente acorazada; el cuarto tipo lo formaron las pequeñas fragatas de madera y coraza completa, *Defensa*, *Resistencia*, *Hector* y *Valiant*, el 5º tipo lo componían las grandes fragatas igualmente de madera y protección completa *Real*

LÁMINA 23.^A



Acorazado «Revenge»

Oake, Caledonia, Príncipe Consorte, Océano, Real Alfredo, Lord Clyde y Lord Wanten; el 6º tipo lo constituía una sola fragata de base de madera y casamata central Zealous; el 7º fue de los buques Reed con casamata central y coraza en la flotación, tales como el Rescarch, Favorita, Entrepri-se, Palas, Vivora, Vixen y Watervich; finalmente los buques de torres giratorias Real Soberano, Príncipe Alberto, Escorpio y Wijoren formaron el octavo tipo.

Por la sola enumeración de estos tipos se comprenderá fácilmente la gran diversidad de formas de aspecto y de potencia que tendrían tan gran número de buques entre sí, porque aun dentro de cada tipo había grandes diferencias, particularmente entre los últimos, pues unos tenían dos torres, otros cinco; éstos llevaban reductos salientes a los costados, aquéllos tenían más escotadoras o entradas para dejar libre el tiro de los cañones centrales, ya gastaran una chimenea, ya dos; unos gastaban aparejo completo en sus palos, como los barcos de vela, otros apenas podían largar una o dos velas, ya ostentaran una hermosa arboladura compuesta de cinco palos, ya no arbolaban más que unas insignificantes perchas propias solo para izar las banderas de señales, era en fin una verdadera mezcla de todos los siste-

mas conocidos y de todos los sistemas imaginados en la fiebre del progreso. Alguna otra nación como Rusia y Alemania imitaron a Inglaterra en su fiebre de ensayos, aunque a escala mucho más reducida.

Francia continuó también sus pesquisas, pero siempre dentro de un gusto o género especial, porque los franceses, en su variedad proverbial, se creen, sino [*sic* por si no] los más sabios, al menos lo suficientemente doctos en todas las ciencias, para pasar sin el concurso ni las lecciones de los demás y su ciencia, y por el solo hecho de ser francesa, la anteponen a todas las otras manifestaciones de la ciencia de los demás, como si la verdadera ciencia no fuera una sola y única para todos, como no es ni puede ser más que sola y una la verdad, por eso, a primera vista, se han conocido y se conocen con más aún en la actualidad los buques de creación francesa, en los cuales a despecho de todos los resultados de los cálculos dominan las líneas barrocas (4) pesadas y siempre curvas; las modificaciones son siempre exageradas, acusadas de tal modo como si se temiera que no la pudiera notar nadie. Sus primeros acorazados tenían gran arboladura y aparejo completo; de repente vino la moda contraria y se sustituyeron los airosos y altos palos por simples mástiles enterizos, pues se inventaron los palos de hierro llamados militares sosteniendo en su extremo una cofa, en seguida pusieron los franceses dos cofas, luego tres, luego cuatro, aumentando progresivamente el diámetro de los tubos (no palos) que las sostienen hasta convertirlas en verdaderos minaretes de mezquita.

(Lámina 22: *El acorazado francés* Brenus [d]) y así sucesivamente siguieron exagerando y poniendo en caricatura con un mal gusto (muy contrario por cierto en un pueblo tan espiritual) proverbial en su marina; como proverbial en su vanidad, lo que demostraremos en las sucesivas descripciones y dibujos de sus barcos.

Durante todo este largo periodo de actividad y entusiasmo entre los ingenieros extranjeros, nosotros nos abstuvimos primeramente (5) de costosos ensayos, construimos en Cartagena la fragata acorazada *Tetuán* barco feo, larguirucho y desgarbado, de poca marcha y torpes evoluciones, luego la *Arapiles*, elegante y graciosa, pero de escasa vida; después la *Zaragoza*, también fea y desgarbada, pero excelente de combate valiente en la mar. Y finalmente la *Sagunto* que salió ya podrida de la grada, tan largo había sido el plazo de su construcción.

(4) Barroco en lenguaje artístico significa vulgar adocenado falto de elegancia; el polo opuesto a lo clásico, a lo fino y distinguido.

(d) El autor coloca en este punto «(Véase...)» sin señalar a qué lámina se refiere. Por el contexto, debe de referirse a la núm. 22.

(5) Prudencia forzosa por carecer tanto de dinero como de inteligencias y medios de ejecución eficaces.

Pronto se echó de ver que los grandes acorazados resultaban demasiado costosos, que exigían un gasto enorme para su entretenimiento y necesitaban numerosa tripulación, por todo lo cual imagináronse diferentes tipos mucho menores, aunque también acorazados en todo o en su gran parte, dotándolos además de máquinas poderosísimas, a los que se les dio el nombre de cruceros que fueron de 1ª, 2ª y 3ª clase, según su porte e importancia de armamento y por consiguiente de variedad infinita de formas y de aparejo; pero una nueva arma de combate, o por mejor decir un nuevo agente destructor se había introducido en la marina, el torpedo y por consiguiente nuevos tipos y nuevos elementos se necesitaban para prevenir sus destructores efectos. Al principio los torpedos eran llevados por pequeñas y rápidas embarcaciones (torpederos) que se aproximaban extraordinariamente a los buques enemigos para lanzárselos contra sus costados, lo que constituía un peligro para sus tripulaciones y habiéndose inventado los cañones de aire comprimido se utilizaron para lanzar los nuevos proyectiles de forma perfeccionada, imagináronse pues torpederos especiales, de rapidísima marcha para que pudieran huir prontamente del fuego de los grandes cañones de los acorazados a quienes pretendían atacar, pero nació en seguida el cazatorpedero, nuevo tipo de una velocidad verdaderamente extraordinaria, encargado de perseguir o capturar o destruir a los torpederos.

En el entretanto habíase modificado sustancialmente la artillería naval; el gran número de cañones de los antiguos barcos se sustituyó por unos cuantos de ellos de mayor alcance y potencia capaces de taladrar las primeras planchas de las corazas o el blindaje con sus balas, pero aumentóse el espesor de las placas que llegó a medir hasta 30 cm, y aumentóse también la potencia y el alcance de los cañones, que alcanzaron el enorme peso de 70 a 80 toneladas y la exagerada longitud de 7 a 11 metros, con proyectiles proporcionados y enormes cargas de pólvora, cuyo coste extraordinario es de mil a dos mil pesetas por disparo. Para soportar con facilidad el enorme peso y balumba de tan grandes cañones necesitábanse naturalmente, enormes buques expresamente contruidos para ello y desde este momento el trastorno de todas las antiguas reglas, de todos los cálculos establecidos y consignados en diversos tratados, como el non plus de la profesión, fue completo y absoluto; apoderóse el furor de las innovaciones de la mente de los ingenieros quienes empezaron a luchar con extravagancias y monstruosidades, imaginadas todas en el nombre del progreso y de la ciencia, dúctil y acomodaticia, puesto que con ella o sus representantes, con los números en la mano, todo se demuestra, todo se prueba, todo se justifica, ciencia semejante a las antiguas sibilas, cuyos vagos oráculos a tantas interpretaciones se prestaba[n].

Si se le ocurre a un ingeniero hacer un barco ancho y plano de poco calado que resbala dulcemente sobre el agua, no le faltan argumentos ni

mucho menos números para probar que la ciencia le aconseja su creación como la más conveniente y útil, pero en seguida viene su rival a probarnos con la misma ciencia y con los mismos números que nada hay mejor que la forma larga y estrecha y redonda como un cigarro; empezamos a convencernos cuando surge un tercero preconizando su invento: un barco como una cazuela, redondo, plano lenticular (Lámina s/n: *Elucubraciones de los ingenieros navales: El yate ruso Livadia sistema Popof; El yate inglés Ros Winans*) (e) como la última palabra de la ciencia, el non plus de la perfección del cálculo; ¿dónde está la verdad?, ¿Cuál es la verdadera? Los antiguos decían «ciencia es experiencia» y dónde está aquí ésta.

Afortunadamente hace mucho tiempo que falta en lo referente a combates navales. Tanto marinos como ingenieros, carecen absolutamente de la práctica de sus artefactos porque los ejercicios y simulacros que de vez en cuando se hacen están muy lejos, enormemente lejos, de parecerse a la verdad. Un par de combates de verdad en que tiraran con bala y corriera la sangre (6) enseñarían muchísimo más que las repetidas experiencias y prácticas de dos años jugando a los soldados (...) y entretanto, ya que no por el fuego del enemigo, sucumben cada año numerosas víctimas por las torpezas de los ingenieros (7), por su inmoderado afán de alcanzar algo nuevo, algo que asombre, que llame la atención, que dé notoriedad al autor contagiado, como todo el mundo en la época actual, de la pasión de la gloria y de la aspiración a la inmortalidad. Así vemos elucubraciones tan bastardas, tan horribles como los grandes acorazados italianos y franceses, inmensas moles de hierro y acero de complicadísimo mecanismo, de extrañas superestructuras que han llegado a perder totalmente el aspecto de embarcaciones y aun de las cualidades de éstas, quedando reducidas a grotescas ciudadelas flotantes que con estupendo gasto de carbón apenas pueden trasladarse de uno a otro puerto; atestadas de tripulantes, cuyas diarias necesidades y penosísimo trabajo apenas les permiten algunas semanas en la mar.

Desde este momento la estética naval ha desaparecido por completo (8). Imposible hallar belleza alguna entre los mil extraños artefactos que soportan las nuevas construcciones, que si en su parte sumergida conservan elegantes formas y correctas líneas, en la superflotante han perdido

(e) El autor coloca en este punto «(El *Livadia*, lámina», y continúa el texto sin cerrar el paréntesis.

(6) Después de escritas estas líneas, desgraciadamente para la humanidad han ocurrido los combates navales de Yalu entre chinos y japoneses y el de Santiago de Cuba y Cavite entre Yanquies y Españoles.

(7) Podemos probar con datos auténticos los numerosos naufragios ocurridos por las malas condiciones de los buques.

(8) Hablamos siempre desde el punto de vista esencialmente artístico y pintoresco.

todo su aspecto naval; el delirio de la novedad ha llegado a su periodo álgido. La lucha entre los ingenieros navales se ha hecho encarnecida, terrible y aquel que se imagina la monstruosidad más monstruosa que la de sus colegas se considera el más sabio, el más hábil. Y no ya la superficie del mar tiene que soportar tan gran número de elucubraciones estrambóticas que arruinan a las naciones, sino que también las tranquilas aguas de las profundidades oceánicas se ven turbadas por cien conatos de *navegación submarina* en barco (llamándoles tales), construcción especial (véanse los dibujos) de complicado mecanismo y de peligrosísimo manejo, conatos estériles, pues por mucho que se consiga respeto a las condiciones de flotabilidad, de equilibrio, de marcha y de dirección de tales mecanismos, siempre se tropezará con la dificultad del escaso radio de visualidad que sus tripulantes pueden alcanzar, escasez que siempre les impedirá llevar la marcha o arrancada considerable puesto que no se conseguirá con ella evitar los peligros o sortear los obstáculos que ni la electricidad puede iluminar suficientemente para que sean por abidos [*sic* por habidos, «vistos»], desde lejos en las profundidades submarinas.

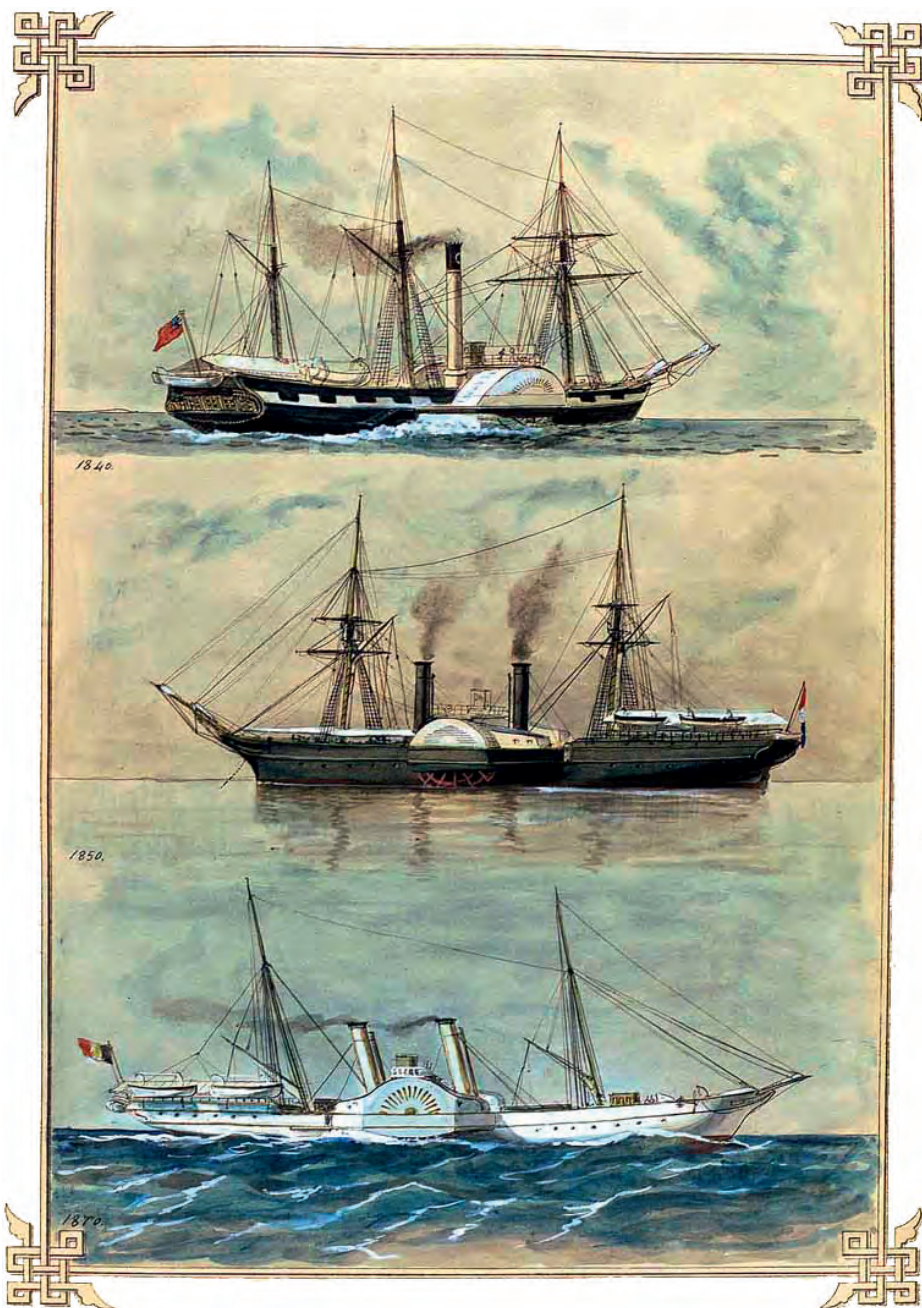
Sin embargo, los ingleses, pueblo eminentemente marinerero, después de haber ensayado como todas las demás marinas las más extrañas creaciones, los más diversos y absurdos sistemas, vuelven poco a poco a las formas racionales consagradas por el éxito en la práctica; sus últimos cruceros y grandes acorazados revisten nuevamente las formas de verdaderas embarcaciones, sus enormes proporciones no les quita[n] la gracia y la esbeltez como les [a] sucede los franceses. Las superestructuras son racionales, severas y tan reducidas como lo permiten las necesidades de sus potentes máquinas y de su numeroso armamento; y aunque ningún aparejo de velamen pudiera hacer mover las inmensas moles de acero y hierro, vuelven a alzarse airosos y elegantes mástiles con masteleros y vergas con bien situadas cofas militares y cuyo conjunto recuerda simpáticamente para todo verdadero marino los únicos verdaderos buques, los veleros de comercio y militares. (Lámina 23: *Acorazado inglés* Revenge [f]). De tan pequeño costo (relativamente a su servicio), de tan reducido entretenimiento, de tan ágiles maniobras y que tantos y tan valiosísimos servicios han realizado desde las modestas carabelas de Colón, descubriendo un mundo nuevo, hasta los poderosos navíos de Trafalgar y Navarino.

No alcanza la misión que nos hemos impuesto a reseñar y detallar todas las fases y todas las variedades por que han pasado y se han ensayado en los últimos años desde la adopción, en la marina militar, de los buques exclusivamente de vapor bajo el punto de vista artístico, nada absolutamente,

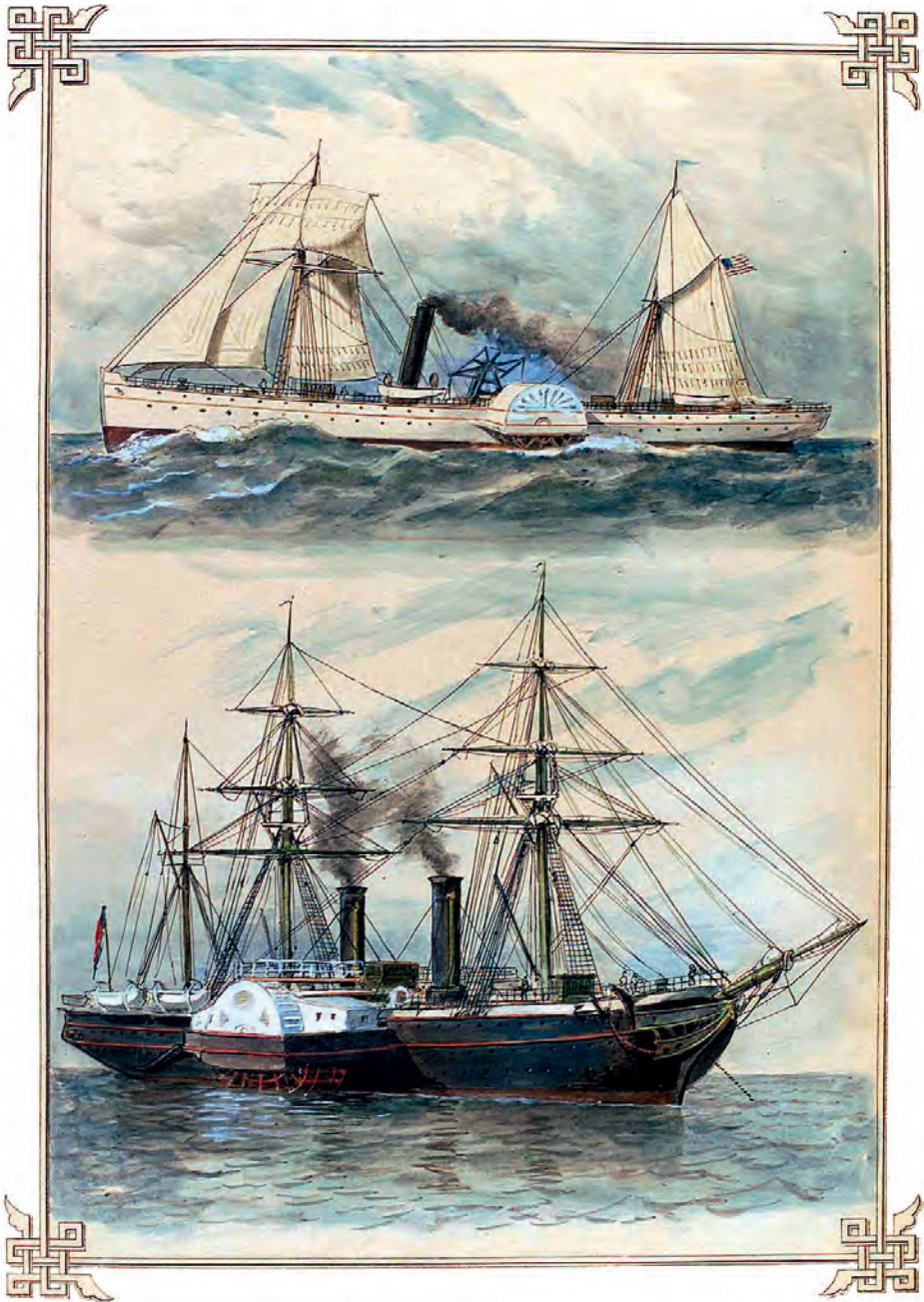
(f) El autor no señala esta lámina en el texto; solo la dibuja como Lámina 22.

nada podemos decir de ellos; su historia es aún demasiado reciente, sus diseños demasiados popularizados para que podamos excusarnos de reproducir más que algunos tipos aislados. Cientos de libros, sumarios, revistas y folletos se publican todos los días donde el curioso lector hallaría mucho, o por mejor decir lo que nos faltaría añadir aquí al ser otra la índole de nuestra obra, no queremos, sin embargo, concluir sin consignar nuestra opinión de que los buenos tiempos de la estética en la Arquitectura naval han de volver, el llamado progreso de la ciencia naval en cuanto se refiere a las construcciones militares tendrá muy pronto su límite natural porque no pudiendo las naciones soportar por largos años el enorme gasto que estas originan, agobiándolas sin gran provecho, habrán de cesar, si no en absoluto, reduciéndose al menos a tipos racionales, económicos y manejables con [*sic* por en] todos los tiempos y en todas ocasiones. La marina mercante no saldrá nunca, como no ha hecho hasta hoy, de los gálibos directos, elegantes y verdaderamente científicos consagrados por el cálculo y la práctica; muy pronto el excesivo lujo que en cámaras y salones ostentan muchos de nuestros actuales trasatlánticos transcenderá al exterior, porque lo inútil es verdaderamente lujoso, y a la miseria humana no le basta vivir con comodidad, necesita que se sepa, que se vea, que todo el mundo lo envidie, y los signos exteriores tienen las más de las veces mayores efectos que las realidades mismas.

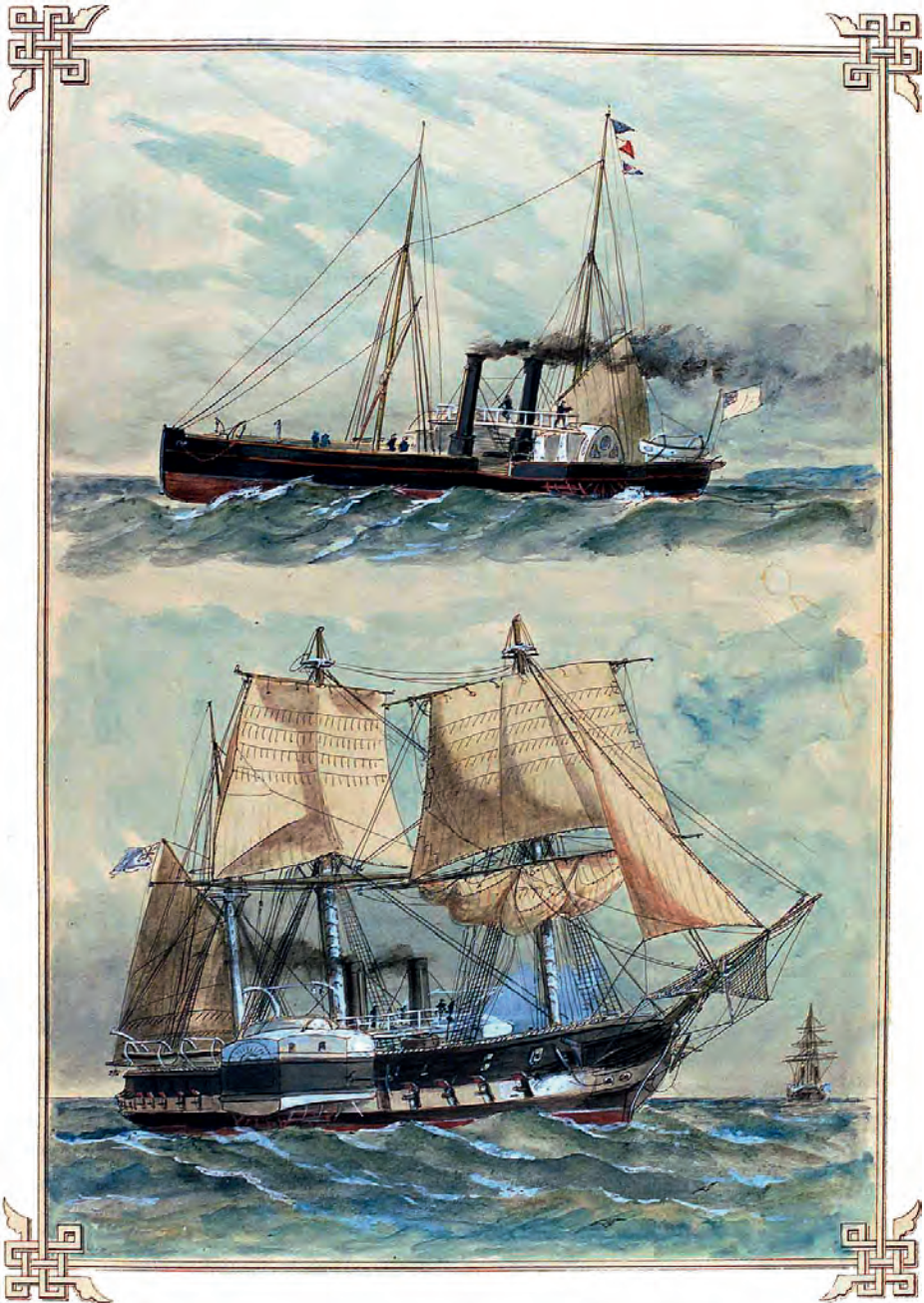
LÁMINAS



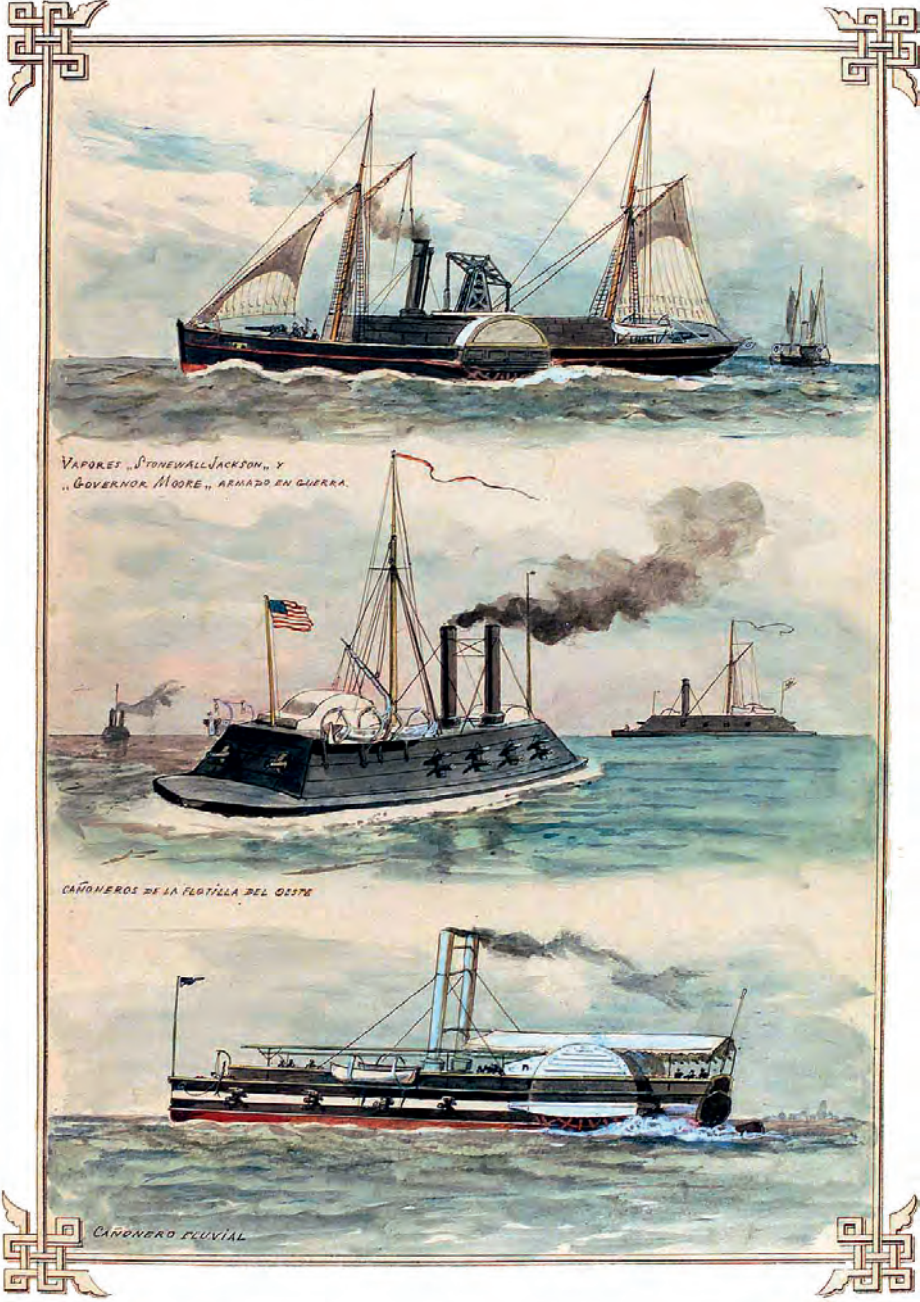
Vapores de ruedas, tipos varios



Grandes vapores de ruedas 1.850



Cañoneros y fragatas de ruedas inglesas 1.866

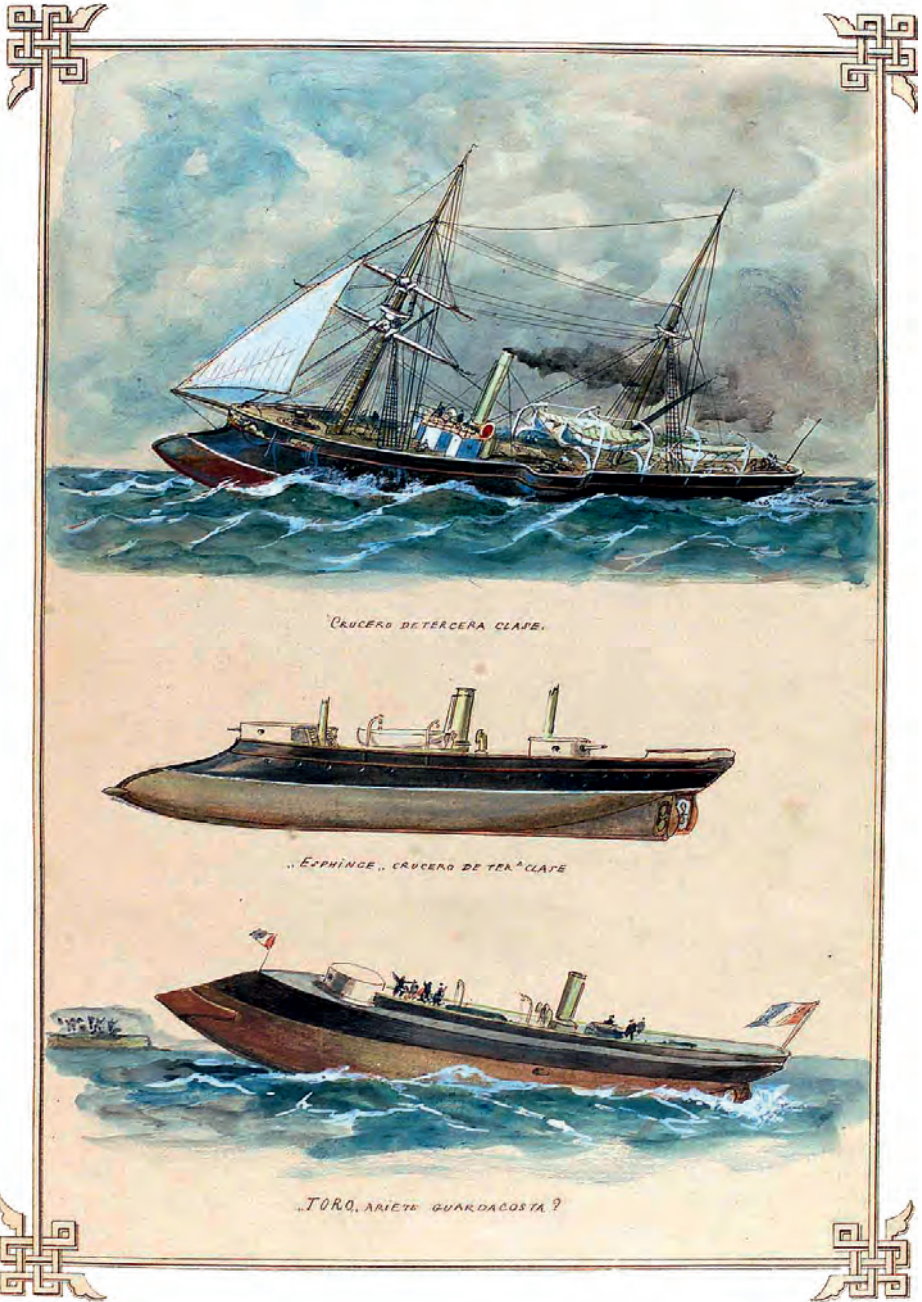


VAPORES „STONEWALL JACKSON“, Y
„GOVERNOR MOORE“, ARMADOS EN GUERRA.

CAÑONEROS DE LA FLOTILLA DEL OESTE

CAÑONERO FLUVIAL

Primeros barcos blindados Norteamericanos

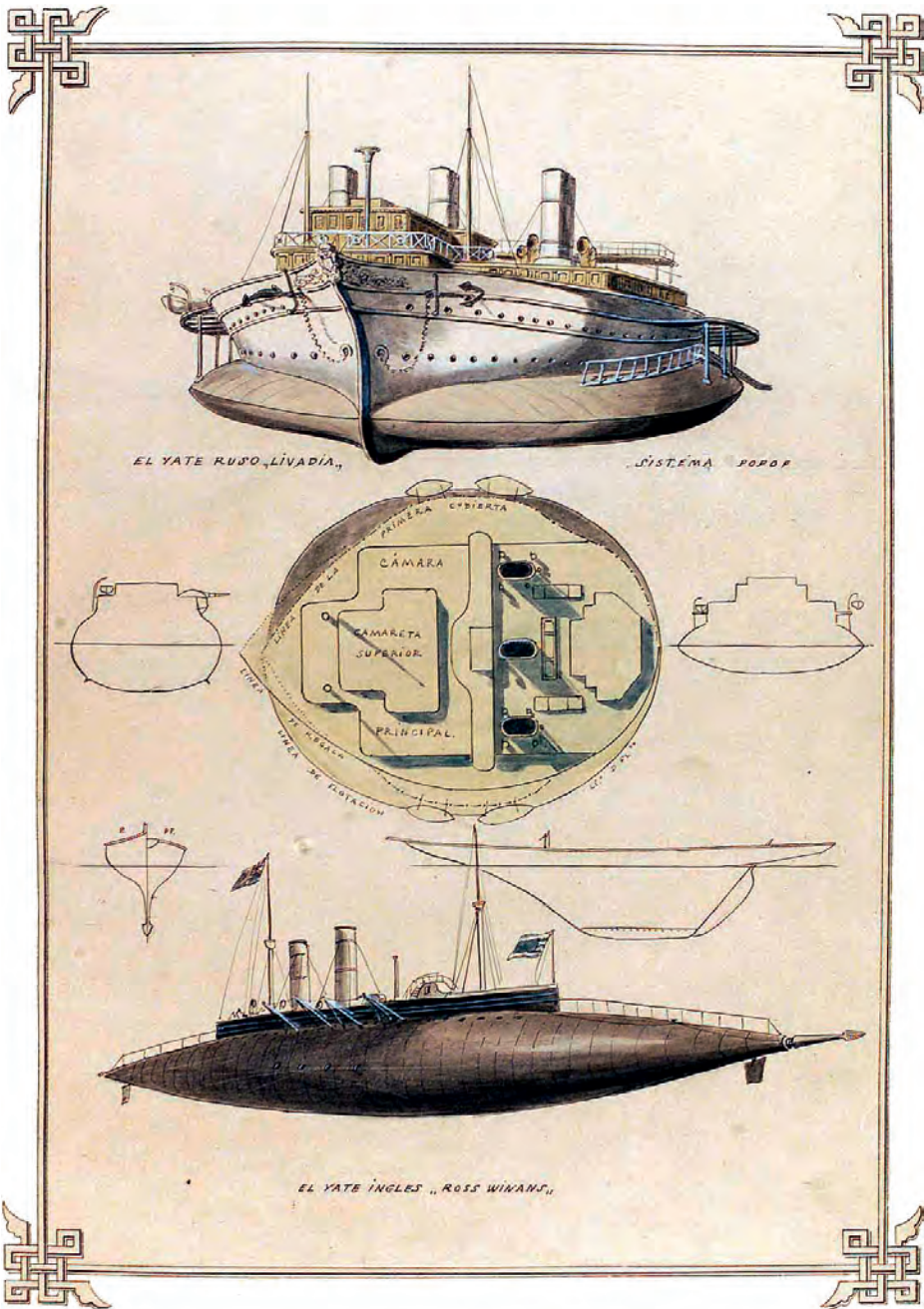


CRUCERO DE TERCERA CLASE.

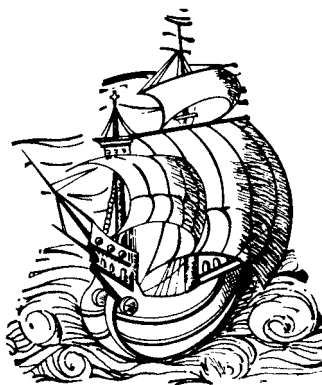
„ESPINICE„ CRUCERO DE 4ª CLASE

„TORO„ ARIETE GUARDACOSTA ?

Primeros tipos de acorazados franceses



Elucubraciones de los ingenieros navales



Suplemento núm. 24 a la REVISTA DE HISTORIA NAVAL núm. 135 de 2016

