

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 137

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXV

2017

Núm. 137



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



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

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2017.
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

| | Págs. |
|--|-------|
| NOTA EDITORIAL | 7 |
| <i>Instrucciones fundacionales de la Academia de Guardiamarinas en el tercer centenario de su creación</i> , por Carlos Pérez Fernández-Turégano | 9 |
| <i>Guadalupe, 1496: un asalto anfibio pionero y su eco en la carta a Soderini</i> , por Luís A. Robles Macías | 39 |
| <i>Apuntes para una historia de la profesión de maquinista naval en la Marina Mercante española</i> , por F. Javier Moreno Rico | 61 |
| <i>Una fragata de la Real Compañía de Filipinas en el ocaso de un imperio. La Santo Domingo de la Calzada (1796-1803) (I)</i> , por Diego Téllez Alarcía | 81 |
| <i>Presencia vasca en la Armada española (V)</i> , por José Andrés Álvaro Ocáriz | 99 |
| La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros | 119 |
| La historia vivida: <i>Viaje del rey Alfonso XIII a las islas de El Hierro y de La Gomera</i> . Noticias generales. | |
| Documento: <i>Una batería nueva en la ría de El Ferrol</i> | 129 |
| Recensiones: | 135 |

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Carlos Pérez Fernández-Turégano es doctor en Derecho por la Universidad San Pablo CEU, donde ejerce actualmente como profesor agregado de Historia del Derecho Español. Miembro correspondiente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación, sus dos principales líneas de investigación son la Administración de la España moderna, especialmente la de su marina militar, y el gobierno, estructuras y legislación de la Inquisición española. Entre otras publicaciones se pueden destacar las siguientes monografías: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V* (Ministerio de Defensa, Madrid, 2006) y *José María Otero Navascués. Ciencia y Armada en la España del siglo xx* (CSIC, 2012). Ha impartido cursos de doctorado y conferencias en universidades de varios continentes (Europa [Mesina, Italia], Asia [Aichi, Japón] y América [UNAM, México]) y está en posesión de varios premios y condecoraciones, como el Premio a la Mejor Labor Docente de la Facultad de Derecho de la USP-CEU, recibido en dos ocasiones (2008 y 2014), y la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco (2005).

Luis A. Robles Macías es ingeniero industrial por la Universidad de Sevilla, realizó un máster en Petroquímica y Polímeros en el Institut français du pétrole y ha cursado estudios de posgrado en gestión de proyectos y en gestión de la información y el conocimiento. Desde 2002 ha ocupado diferentes puestos en el seno de un grupo energético multinacional (en Francia, Estados Unidos y Bélgica) dedicado sobre todo a la ingeniería de procesos y la evaluación de nuevas tecnologías. En la actualidad coordina las actividades de inteligencia tecnológica de dicho grupo en los ámbitos del refino de petróleo, la petroquímica, los polímeros y la utilización y almacenamiento del CO₂. En paralelo a esta actividad profesional principal, su interés por la cartografía antigua y los descubrimientos geográficos le ha llevado a publicar hasta la fecha cinco artículos en revistas especializadas, relativos preferentemente a mapas y documentos de la última década del siglo xv. Robles Macías es miembro del Brussels Map Circle y fue uno de los fundadores de la International Society for the History of the Map.

Francisco Javier Moreno Rico es licenciado en Filosofía por la Universitat de Barcelona, piloto de 1.ª clase de la marina mercante y doctor en Ciencia e Ingeniería Náuticas por la Universitat Politècnica de Catalunya. Ha publicado *El dic flotant i deposant del port de Barcelona. Construcció i posada en funcionament* (1993, en colaboración con F. Xavier Barca); *El sextante. Guia para su construcción y utilización* (1993, conjuntamente con Rosa M.ª Ros); *El vaixell-peix de Narcís Monturiol: mite i realitat* (1999); *El piloto de derrota José Ricart y Giralt (1847-1930) y la cultura marítima de su época* (2013); *La contribución de Fernando Arranz Casaus (1895-1972) a la cultura marítima de Catalunya* (2013), y *Los hombres sencillos. Historia social de la marina mercante (1817-1915)* (2016). Moreno Rico es colaborador habitual en diversas publicaciones de investigación histórica (*Drassana: revista del Museu Marítim*, REVISTA DE HISTORIA NAVAL...)

Diego Téllez Alarcía, doctor en Historia Moderna por la Universidad de La Rioja, es premio de investigación Pablo de Olavide 2007, premio Jóvenes Investigadores de la Fundación Española de Historia Moderna 2008, premio iberoamericano de Ciencias Sociales Cortes de Cádiz 2009 y premio internacional de investigación Fundación Foro Jovellanos 2013. Entre sus libros destacan: *La manzana de la discordia. Historia de la colonia del Sacramento* (Montevideo, 2006), *D. Ricardo Wall. Aut Caesar aut nullus* (Madrid, 2008), *Absolutismo e Ilustración en la España del siglo xviii* (Madrid, 2010), *Una estatua para el Nelson del Plata: el mito browniano y la construcción de la identidad nacional argentina*, (Cádiz, 2010), *Misión en París. Correspondencia del duque de Huéscar y el marqués de la Ensenada*, (Logroño, 2011), *El ministerio Wall: la España discreta del ministro olvidado* (Madrid, 2012) y *Jaque al Rey. La conspiración del marqués de Tabuérniga* (Madrid, 2015).

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 ejecutivo autónomo navarro 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 tarea 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, además de en la creación del sello editorial Desiré Ediciones.

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 e instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la Escuela Naval Militar (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

Queridos suscriptores:

SI en la nota editorial de comienzos de este año resumí las efemérides más relevantes, ya hemos avanzado con la inauguración el 6 de abril de la exposición temporal del III centenario de la creación de la Real Compañía de caballeros Guardias Marinas. Ésta se ha complementado con las Jornadas de Historia Marítima que con el mismo tema, se desarrollaron del 25 al 27 de abril en el Cuartel General de la Armada y con las subsiguientes conferencias en la Escuela Naval Militar de Marín y la Escuela Naval de Suboficiales de San Fernando con un total de doce conferencias que tendrán como colofón los actos que se celebrarán en la Escuela Naval Militar a primeros de junio.

El año 1717 es aquel en que Patiño llega a Cádiz con la orden de Felipe V de potenciar una Armada que, tras los bamboleos de los últimos Austrias, estaba en sus más bajos momentos, ocasión que los enemigos del Imperio español aprovecharon para establecer colonias en algunas islas de nuestras posesiones caribeñas, que la Corona española tenía prácticamente abandonadas.

Enjuiciar la inmensa labor de don José Patiño durante el reinado del primer Borbón es tarea imposible en tan pocas líneas pero creo que es de justicia poner de relieve que, gracias a su impulso de modernizar la acción de gobierno, inició un nuevo ritmo con los ideales de progreso y transformación de la vida española en el siglo de las luces.

Patiño es el Colbert español que aplica las recetas francesas, supeditado al principio por Alberoni y que, si bien mejoró la administración, la estructura social española permaneció tal cual, inalterada, no produciendo los mismos resultados que en el país gallo.

La alta nobleza española se ve separada de los puestos de poder, por el principio absolutista y centralista del despotismo ilustrado, con la ficción de mantener el ejercicio absoluto y no compartido del gobierno.

Llega al poder una nueva clase de dirigentes, que provienen de los estratos medios o bajos de la nobleza, con un afán único de servir al país y al rey.

Patiño llegó a la cumbre del poder tras diversos puestos en la administración civil y militar, llegando al cabo de ocho años a ocupar la titularidad de cuatro de las cinco secretarías de Estado: Marina e Indias, Hacienda, Guerra y Estado, lo que en equiparación actual podríamos llamar Primer Ministro, figura que entonces no existía, actuando de hecho pero no de derecho.

Su idea era sencilla: recuperar el poder español en Europa revitalizando el comercio americano, sustentado por una Marina potente, el desarrollo de una industria nacional y una política fiscal que estimulara las exportaciones.

Prácticamente alcanzó los objetivos propuestos, teniendo tropiezos como la imposibilidad de relanzar el comercio con las Indias debido a la rémora del

«navío de permiso inglés» que nuestros negociadores firmarán en Utrecht y del comercio ilegal de las potencias marítimas europeas.

Tampoco pudo soslayar el déficit crónico de las finanzas de la Monarquía, sin embargo éste se debe más a la reina Isabel de Farnesio por su imposición de la política italiana.

Para finalizar, citar la máxima acuñada en la tradición literaria de nuestra Armada:

«Antes desaparecerá el mundo, que surja un segundo Patiño»

INSTRUCCIONES FUNDACIONALES DE LA ACADEMIA DE GUARDIAMARINAS EN EL TERCER CENTENARIO DE SU CREACIÓN (*)

Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO
Doctor en Derecho

Resumen

En 1717, José Patiño y Rosales, intendente general de la Marina de España, fundó en Cádiz la Academia de Guardias Marinas. Transcurridos trescientos años del suceso, conviene volver la vista atrás y rememorar las actuaciones que encaminaron a la creación de este distinguido centro de instrucción, y también, desde un enfoque distinto, en este caso histórico-jurídico, analizar detalladamente las diferentes disposiciones bajo las cuales comenzó a funcionar la Academia, a lo que se destina la segunda y más amplia parte de este artículo. A continuación se profundiza en el informe que Patiño realizó en 1720 sobre el funcionamiento de la Academia en esos primeros años, para concluir con la relación de todos los guardiamarinas a quienes se tomó asiento en ese primer año de 1717, obtenida del libro matriz correspondiente, acompañada de un breve estudio sociológico de los cadetes de ese año inaugural.

Palabras clave: Academia, guardiamarinas, instrucciones, legislación.

La fundación de la Academia de Guardias Marinas en Cádiz

EL advenimiento de la monarquía borbónica a España supuso, entre otras cosas, el inicio de un proceso de transformación y modernización de diferentes parcelas de la Administración. Una de ellas, como no podía ser menos, fue la militar. En el caso de la Marina, el penoso estado de sus

(*) El presente artículo ha sido elaborado en el marco del Proyecto de Investigación DER2013-45983-R, cuyo título es «Juridificación de la Administración Militar y de la Seguridad del Estado», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad en la convocatoria 2013, dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad.

efectivos a principios del siglo XVIII obligó a realizar un esfuerzo suplementario a cuantos estuvieron al frente de sus destinos en las primeras décadas de la centuria. En 1714 se creó el Ministerio o Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias, departamento encargado a partir de entonces de todo lo relativo a los asuntos de Marina. Sin embargo, fue a partir del nombramiento de José Patiño como intendente general de la Marina de España, el 28 de enero de 1717 (1), cuando se dio impulso a la labor de regeneración de la Armada de España, empuje después continuado por Campillo o el marqués de la Ensenada. De esta forma, la Marina española recuperó el esplendor perdido, colocándose casi al mismo nivel que la inglesa, tanto desde el punto de vista del número y calidad de los navíos como de las infraestructuras orgánicas (Secretaría de Estado y del Despacho, Almirantazgo, Intendencia General de la Marina) o las materiales (arsenales, astilleros, etcétera.).

Precisamente, el ritmo otorgado a la construcción de navíos, arsenales y astilleros, el fomento de los montes, la creación de las Brigadas de Artillería de Marina y la reorganización tanto del Cuerpo General como del Administrativo fueron obra directa de la labor de Patiño, como intendente general de la Marina, entre 1717 y 1726, y desde 1726 hasta 1736, fecha de su fallecimiento, como secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias.

No obstante, uno de los hitos de su gobierno al frente de la Marina fue la creación de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz en 1717. Aunque efectivamente es este el año oficial de institución de la Academia, ya un año antes se habían iniciado los preparativos. Varios autores se refieren a ello; por ejemplo, Blanca Carlier atribuye la primera iniciativa a Andrés de Pez, por entonces gobernador del Consejo de Indias y también responsable de los asuntos de Marina. Pez tenía en mente crear un centro de enseñanza a semejanza de los existentes, al menos en parte, en Francia (*gardes-marine*) e Inglaterra (*mids-hipmen*). Por ello, envió unas instrucciones a sus delegados en las distintas provincias con indicaciones sobre la forma para elegir a los futuros cadetes. Este mismo autor, en un imprescindible estudio sobre el origen de la actual Escuela Naval Militar, señala que ya a finales de 1716, concretamente el 28 de noviembre, y de conformidad con las órdenes recibidas de Andrés de Pez, el príncipe de Campoflorado, comandante general de la provincia y capital de Guipúzcoa, escribió una carta «animando a la juventud a incorporarse al servicio de la Armada, ya que el Rey había determinado establecer este importante cuerpo. Agregaba que la carrera habría de ser de las más sobresalientes en el ramo de las milicias, pues serían sujetos distinguidos los que ingresasen en ella». Por su parte, Cervera Pery confirma la atribución a Andrés de Pez del proyecto de fundación de la Academia: «... la inicial idea de la fundación de una academia de oficiales —justo es consignarlo así— se debe al almirante gaditano Andrés del Pes, Jefe de Escuadra, Caballero de la Orden de Santiago, Gobernador del Consejo de Indias y primer Ministro de Marina con Felipe V».

(1) Real título de Intendente General de la Marina, a favor de D. José Patiño y Rosales, expedido el 28 de enero de 1717.

En todo caso, José Patiño, en su calidad de intendente general de la Marina, acogió el proyecto con entusiasmo y se puso manos a la obra. Su objetivo principal fue establecer un centro que, como indican Lafuente y Sellés, atendiera «a las necesidades de formación de una oficialidad instruida en consonancia con las nuevas exigencias del arte de navegar y de la guerra». Ya se ha dicho que se quería establecer una academia de instrucción de los futuros guardiamarinas semejante, pero no idéntica, a las existentes en Francia e Inglaterra, dado que el modelo que Patiño tenía en mente presentaba algunas diferencias respecto a ambos sistemas pues, aunque se quiso desde un principio implicar a la nobleza en este servicio, no se optó ni por «la formación de meros prácticos al modo británico, ni [por] el establecimiento de un pensionado de élite que entretuviese los ocios juveniles de la gran nobleza, según el modelo francés».

Lo primero, no obstante, era buscar una sede física para el centro. Este proceso de búsqueda de las instalaciones adecuadas, alquiler y establecimiento de la academia, por un lado, y de la compañía de guardiamarinas por otro, ha sido estudiado por Blanca Carlier. Este señala que se decidió alquilar varias casas cercanas al ayuntamiento, en el aristocrático barrio del Pópulo. El centro docente en sí mismo, es decir, la Academia, se instaló en un viejo caserón perteneciente a una familia noble, los Villavicencio, mientras que la residencia o cuartel de los cadetes empezó a funcionar algún tiempo después por falta de espacio, por lo que en un principio no hubo más remedio que alojar a algunos cadetes en casas particulares, eso sí, con vigilancia expresa de uno de los oficiales. Señala Blanca Carlier que más tarde,

«[con] objeto de dar cabida en la *posada* a todos los alumnos, se alquilaron unas casas más de los Villavicencio, pertenecientes a D.^a Melchora, marquesa del mismo apellido, que habían pasado de esta familia al Conde de Alcuía. El Ayuntamiento, en 8 de marzo de 1717, unas semanas antes de la apertura de la Academia, cedió algunas habitaciones contiguas a la Cárcel Real, que habían servido de vivienda a los Corregidores, para comunicarlas con las de los Villavicencio».

Otras dos cuestiones meramente prácticas, pero no por eso menos importantes, habían de decidirse en aquellos momentos: el sueldo de los cadetes, futuros guardiamarinas, y su uniformidad. El 12 de marzo de 1717 se aprobó por real orden el sueldo que percibirían los cadetes desde su ingreso en la Academia:

«Haviendo resuelto el Rey que cada uno de los cadetes que se admitieren para servir en la Marina, goze quince excudos de vellon al mes, y que demas de este sueldo se asista tambien a cada uno con rasion y media de mar al dia, el tiempo que navegaren, y el en que estuvieren en tierra con rasion y media de Pan de Munizion, sin que del referido sueldo se haga mas desquento que el equibalente al vestuario uniforme que há de darseles y el de los dos quartos en excudo. Lo parti-zipo a V.S. de orden de S.M. para que prebenga que desde luego se practique assí, en interin que esta resoluzion se estableze por ordenanza formal. Dios Guarde a

V.S. muchos años como deseo. Madrid, 12 de Marzo de 1717. D. Miguel Fernandez Duran. A D. Joseph Patiño» (2).

En cuanto a los uniformes, Patiño firmó un contrato a tal efecto, como señala Blanca Carlier, con el sastre gaditano Carlos Aucardo, residente en la calle Nueva. En él se establecía que los 240 uniformes de los cadetes, más los correspondientes a los músicos, debían entregarse a finales de abril de ese mismo año. ¿Cómo era el uniforme? Venía perfectamente descrito en el artículo 12 de la instrucción de 15 de abril de 1718:

«El Bestuario deberá consistir en una Casaca de Paño Azul fino, forrado en Sarguilla Roja, con vueltas de Grana ojalada de pequeños ojales de oro, asta la cintura en ambos lados y a la mitad de la Cintura tres alamares de oro a cada lado y atrás en la cintura otros tres en los golpes de oro, y en cada Manga sobre la divisa otros tres con los Botones de Oro correspondientes. La Chupa será de escarlata fina con ojales de oro solo a un lado, y al otro Botones del mismo, y a forro como el de la Cassaca. Los calzones serán Azules del mismo Paño de la Casaca, y a forro de lienzo. Las Medias rojas de (...) y sombrero de medio castor» (3).

El artículo siguiente de la misma instrucción definía también con detalle el uniforme «para la mar»:

«Tambien deveran tener para la Mar y siempre que estén embarcados un Cassacon o sobre todo de paño hordinario azul, o de Barragan con Botones de lo mismo hasta la Cintura, y Cerrada la vuelta de la Manga forrado en sarguilla roja la mitad de los quartos delanteros de arriba avajo a fin de Preservar de las Aguas y malos tiempos la Cassaca de Uniforme y conservarla limpia, y aseada» (4).

Los primeros aspirantes a guardiamarinas, animados por el llamamiento general realizado por la Corona, respondieron inmediatamente. Ahora bien, antes de conocer sus nombres, es menester responder a las siguientes preguntas: ¿quiénes fueron los llamados a ingresar en la Academia de Guardias Marinas? ¿Qué requisitos o condiciones debían cumplir? La respuesta a estos interrogantes nos la ofrece el propio José Patiño tres años después de la fundación de la Academia, en 1720, cuando escribe un informe a Felipe V, a través de Andrés de Pez, en respuesta a una petición formulada por el monarca para que, efectivamente, informase sobre la institución de la Academia y su funcionamiento en esos primeros años. Como señala Patiño, se llamó a la joven nobleza española, hasta entonces desocupada:

«Viendo la nobleza de España sin carrera poco aplicada a seguir alguna y en una crianza que no la distinguia de la plebe, y conociendo que sus genios eran a propósito para qualesquiera facultades a que se dirijiesen, se pensó en reducirla à

(2) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, leg. 720.

(3) Archivo del Museo Naval (AMN), Ms. 2243, ff. 76-87, 79.

(4) *Ibidem*.

términos en que pudiese aprovecharse la buena disposición de su material; y no se propusieron otros más proporcionados que el recojerla en una Compañía con nombre de Guardias-Marinas, siguiendo la máxima de otros Príncipes» (5).

A principios del siglo XVIII, la creencia en la teórica incompatibilidad entre determinadas profesiones y la tenencia de hidalguía todavía permanecía arraigada, y de ahí la más que lustrosa y honrosa ocupación que Patiño pretendía para los jóvenes de la nobleza española, tal y como se venía haciendo, por ejemplo, en Francia e Inglaterra. Pero no fue realmente hasta el reinado de Carlos III, bien avanzada la centuria, cuando se aprobó la real cédula de 18 de marzo de 1783 por la que se declaraba honroso el trabajo manual incluso para las clases más nobles, acabando así con un dogma que había resultado muy dañino para la sociedad y la economía españolas.

En cuanto al requisito de nobleza para ser asentado y admitido, se exigía «la Calidad de Hijodalgo a el uso de España, o Hijo de Capitan inclusive arriba».

Cumplidas estas condiciones, se debían examinar los papeles correspondientes, como reza el artículo 15 de la instrucción de 1718:

«Para ser admitido a esta Compañía deberan dar Memorial, y obtener real decreto para que se les asiente su Plaza en los oficios de la Armada que residen en Cadiz, y a este fin deberan presentar el Decreto de Su Magestad a fin de que visto su real Decreto las circunstancias que deven concurrir le mande dar entero cumplimiento».

La primera promoción de guardiamarinas embarcó en el puerto de Pasajes, como relata Cervera, en varios navíos: *San Luis*, *San Fernando*, *San Pedro* y *San Juan Bautista*. Arribados a Cádiz, se procedió a realizar los primeros nombramientos: Luis Dormay como capitán de la Compañía; José Marín, teniente o segundo jefe, y Juan José Navarro, alférez. Asimismo, en cuanto a lo académico, señala también Cervera, el primer director de la Academia, a la vez que profesor de matemáticas, fue Francisco de Orbe. Estos nombramientos fueron decisión personal de Patiño, muy «cuidadoso en la elección de quienes habían de formar tanto cuadros de mando como claustro académico».

Como indica Salvá, desde las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748 las plazas de guardiamarinas se proveyeron por nombramiento real mediante carta-orden firmada por el correspondiente secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias.

La «Instrucción para el gobierno del Cuerpo de la Marina de España», de 16 de junio de 1717, primera normativa para los guardiamarinas

Una vez dispuestas las cuestiones prácticas previas a la puesta en marcha de la Academia (sede, sueldos, uniformes...), Patiño dio paso a la elaboración

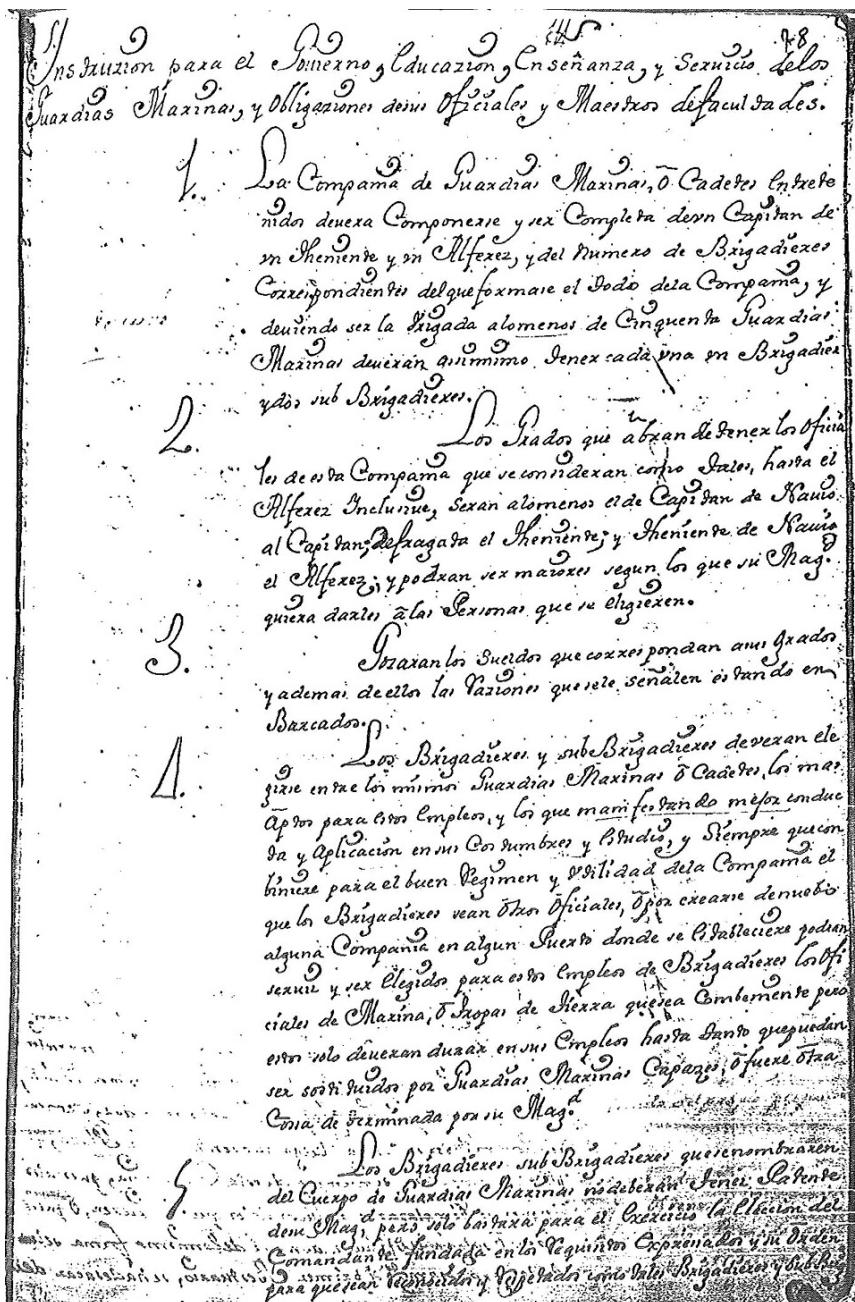
(5) Se pueden consultar copias de este importante informe-carta en AMN, Ms. 580 y Ms. 1468, ff. 176-180.

de la indispensable normativa legal con arreglo a la cual habría de funcionar la Academia en los años venideros. Pueden citarse dos disposiciones fundamentales en este sentido, aprobadas gracias al trabajo incansable de José Patiño y sus colaboradores. La primera de ellas está fechada en 1717, y la segunda, en 1718. Se trataba de dotar a la Academia de unas bases legales e institucionales absolutamente imprescindibles, bases en las que se adivina el genio de Patiño y los criterios que le inspiraron para adoptar un determinado modelo de formación e instrucción para los futuros guardiamarinas. Como buen político o gestor preilustrado, creó un instituto o centro de formación nuevo, moderno, que tomó de sus homólogos francés e inglés aquello que consideró provechoso, pero aportando también ideas novedosas, sobre todo en cuanto al tipo de futuro oficial de la Marina que quería para España. Ello se plasmó, en especial, en la formación científico-matemática que pasaron a adquirir los por entonces cadetes, pero no solo en ello, como se analiza detalladamente a continuación.

Buena parte de la doctrina considera que hubo dos instrucciones que regularon la vida de la Academia en sus primeros años, y que ambas, por tanto, fueron promulgadas oficialmente: una, en 1717, y otra, en 1718. Sin embargo, cabe afirmar que la «Instruzion» de 1717 no fue sino un simple borrador de la de 1718 y que nunca llegó a entrar en vigor, o al menos que nunca contó con la correspondiente sanción regia ni fue promulgada a través de una real orden, real decreto o similar. Tal se deduce de los diversos ejemplares de esta disposición encontrados en el Archivo del Museo Naval de Madrid. Así, en el manuscrito 2423, carpeta A-1 (6), hemos encontrado el siguiente ejemplar: «1717. Ynstruccion para la Comp.^a de Guard.^s Marinas: es el borrador mas antiguo q. se halla, y de él se copió el comprehendido en la carpeta de la marca A-2». Lleva por título, a partir del folio 2, «Ynstruzi.^{on} para el Gobierno, Educacion, enseñanza y servicio de los Guarda marinas, y obligz.^{on} de sus Ofiziales y Maestros de facultades». Curiosamente, aunque consta de 99 artículos, al igual que la instrucción de 1718, diversos aspectos formales acreditan que estamos ante un borrador y no ante una disposición con fuerza de ley. Así, puede observarse que en los márgenes izquierdos, a lo largo de todo el articulado, se insertan algunos artículos que faltan en el cuerpo del documento (por ejemplo el cuarto o el sexto) y otros varios; que hay numerosas correcciones sobre el propio texto; que los subrayados son continuos; que existen cuantiosas llamadas a correcciones con el signo «#», seguidas de su explicación a la izquierda, etc. No lleva este documento ninguna firma, ni fecha alguna, día o mes, salvo la referencia al año (1717) ni, como ha quedado dicho, el refrendo de ninguna autoridad ni la firma o sanción real.

La anterior afirmación creemos que se corrobora por lo dispuesto en la carpeta A-2 del mismo manuscrito, en la que aparece lo siguiente: «15 de Abril de 1718. Ynstruccion, ú Orden.^{zas} para el establecimiento para la Compañía de Guardias Marinas que parece son las formadas por D. Joseph

(6) AMN, Ms. 2423, carpeta A-1, ff. 1-33.



Portada de la «Instruccion para el Gobierno, Educacion, Ensenanza, y Servicio de los Guardias Marinas», de 15 de abril de 1718 (AMN, Ms. 2243, f. 76)

Patiño el año de 17, y mandadas observar en el año 18, se hallan firmadas de él, sin embargo siguen la copia no es en limpio» (7). El escribano correspondiente titula de esta manera la disposición que se copia a continuación y que, comprendida entre los folios 34 a 75, abarca igualmente 99 artículos. La diferencia fundamental entre un documento y otro es que este segundo no contiene ninguna corrección, e incluye una última frase que reza así: «Todo lo qual ha de tener fuerza de ordenanza por ahora y hasta que SM determine otra cosa lo que se anotara en la Comisaria de Hordenazion y Contaduria de Marina.= Cadiz, 15 de Abril de 1718. = D. Joseph Patiño». Efectivamente, es en esta fecha, y no en 1717, cuando entraron en vigor estas instrucciones, como confirma, por un lado, lo señalado por el escribano («... parece son las formadas por D. Joseph Patiño el año de 17, y mandadas observar en el año 18»), es decir que una cosa es su formación, entendiéndose por tal su redacción y posterior corrección, y otra bien distinta su entrada en vigor) y, por otro, el hecho de que ahora sí se señale que la instrucción «ha de tener fuerza de ordenanza», que se ordene su anotación («se anotara en la Comisaria de Hordenazion y Contaduria de Marina») y que se cumplan los requisitos formales imprescindibles para la entrada en vigor de una ley: el lugar, la fecha (día, mes y año) y el refrendo de la autoridad correspondiente.

Todo lo anterior permite concluir, como afirma también Cervera Pery, que únicamente hubo una verdadera instrucción: la de 1718, y que la fechada en 1717 fue un borrador que quizá provisionalmente sirviera para regular la vida de la academia gaditana, aun a pesar de no adquirir nunca fuerza de ley. En efecto, pudiera ser que, a falta de una legislación específica para esos primeros meses de funcionamiento de la Academia, y con los cadetes ya formándose en Cádiz, los responsables de la institución hubieran decidido utilizar este borrador para ordenar la formación e instrucción de los cadetes en el centro durante su estancia en tierra, más aún teniendo en cuenta que solo un mes después, el 16 de junio de 1717, la incansable pluma de Patiño dio lugar a la denominada «Instrucción, sobre diferentes puntos, que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España; y ha de tener fuerza de Ordenanza, hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse» (8).

La elaboración de esta nueva instrucción hay que enmarcarla también en ese proceso de reorganización de todos los estamentos de la Marina iniciado en el reinado de Felipe V. En concreto, con esta normativa se trató de remediar el fracaso de una primera reforma que, en 1713, había afectado al Cuerpo General, nombre con el que en el siglo XVIII se denominaba al Cuerpo de

(7) *Ibidem*, carpeta A-2, ff. 34-75.

(8) Biblioteca Nacional de España, Ms. 3158. (Esta concreta disposición coincide esencialmente con otra fechada cuatro días después, el 20 de mayo de 1717, con el título siguiente: «Instrucion de lo que deven observar los Guardias Marinas o Cadetes que se embarcan en los Navíos, y deberá servir de Ordenanza hasta tanto que SMag. mande publicar las que generalmente abran de observar, y que se encuentra en el Archivo General de Indias, Sección Contratación, leg. 4889»). Ambas disposiciones se refieren a la misma materia: las obligaciones de los guardiamarinas embarcados.)

Oficiales de Marina. Ante esta circunstancia, el cardenal Alberoni, como señala Ruméu de Armas, encargó a Patiño la redacción de este nuevo texto legal.

En un total de veinticinco capítulos, Patiño abordó una regulación general de los oficiales de las diferentes Armadas. Cuestiones tales como el mando, los víveres, la justicia, la policía o la economía a bordo de los navíos fueron establecidas taxativamente a lo largo del articulado de esta disposición. Por lo que interesa al objeto de este trabajo, el capítulo VI estaba dedicado a los cadetes —futuros guardiamarinas— y a su instrucción y formación a bordo, a la que se otorgaba una especial relevancia.

En un primer momento se consideraba a los cadetes embarcados «gente de Guerra», eso sí, «parte principal de la que se guarnecen los navíos», por lo que debían ejecutar lo mismo que los soldados embarcados, pero con algún privilegio, como el hecho de formar sobre la plaza de armas del alcázar, «haciendo vanguardia a la Cámara del Capitán», mientras los soldados quedaban sobre el puente. Igualmente, se les eximía de realizar guardia o centinela en la citada cámara salvo que estuviera embarcado un oficial general.

Como se ha señalado, la mayor parte de este capítulo VI estaba dedicado a la instrucción que debían recibir los cadetes a bordo, «a fin de aprovechar útilmente el tiempo en la Mar, y de adelantar lo que hubieren aprendido en el Puerto». Es decir que se trataba de poner en práctica en la mar la teoría aprendida en la Academia, siendo su principal ocupación «instruirse en el Pilotaje, e Hidrografía». Para ello se les señalaban órdenes concretas. Por ejemplo, debían asistir al timón para observar su gobierno, atendiendo a las voces que daban los pilotos en todos los movimientos «que se deben practicar con el Timón, para el gobierno de un Bajel».

En el siguiente apartado, se les ordenaba también el aprendizaje de las agujas de marear:

«El Capitán del Navío, mandará, que los Pilotos formen en papel blanco unas Rosas del Aguja de Marcar, repartiendo su circunferencia en los treinta y dos Rumbos de ella, con distinción del nombre de cada uno, para que aprendan de memoria toda la Aguja; y a este fin subministrará papel, y plumas, el Escribano del Navío».

Eran los pilotos, por tanto, los encargados de la formación más práctica de los cadetes. Así, para la medida de la latitud debían los cadetes asistir junto con dichos pilotos, al mediodía, para que estos les enseñasen «la forma de cómo se observa el Sol, y la práctica, que se tiene en aplicar a la observación del mismo Sol, para venir en conocimiento de la verdadera latitud». Como era esta una operación compleja, los pilotos debían mostrar a los cadetes lo efectuado «con toda individualidad».

Pero la importante labor formativa de los pilotos hacia los cadetes no quedaba ahí. Su responsabilidad era máxima, pues asimismo debían acudir «los Caballeros cadetes (...) al tiempo que se echare la corredera, para reconocer lo que camina el bajel; y los Pilotos los informarán de las reglas de su práctica». Aún más, se encargaba a los pilotos

«ejercitar a los referidos Caballeros cadetes en el uso de las Cartas de Marcar, en el conocimiento de sus Rumbos, en el modo de tomar distancias de unas Tierras a otras; enseñándoles, y explicándoles con toda claridad, y distinción los nombres de los Cabos, Arrecifes, Plazeles, y Puertos; y finalmente, todo lo que conduce a la más exacta inteligencia de lo que conviene saber para la buena dirección de la navegación, sin dejar nada por omisión».

La instrucción náutica propiamente dicha debía ocupar buena parte del tiempo de los cadetes embarcados. Sin embargo, no se dejaba de lado, ni mucho menos, la instrucción militar, poniendo igualmente en práctica lo aprendido al respecto en la Academia gaditana. Por ejemplo, se reservaban determinadas horas «destinadas para el ejercicio de las Armas, y Evoluciones Militares; y uno y otro deberán mandar y enseñar el Oficial que mande las Guardias, o por alguna circunstancia particular, el que mandare la Infantería». Cabe señalar que, solo un mes antes de la promulgación de esta instrucción, el propio Patiño había aprobado, también por medio de instrucción, en este caso de 4 de mayo de 1717, la creación de los dos primeros Batallones de Infantería de Marina. Hasta entonces, la infantería embarcada provenía del Ejército de Tierra, por lo que lo que se hacía ahora era crear un «Cuerpo de Batallones» dependiente de la jurisdicción directa de la Marina. Por ello, es de suponer que, en el ínterin antes de poner en práctica esta disposición de 4 de mayo, fuese el oficial de infantería embarcado el que debía enseñar a los cadetes el uso de las armas y las evoluciones militares; más tarde, cuando los Batallones de Infantería de Marina fueron ya una realidad, como relata Alcalá Galiano, en número de cuatro (Armada, Marina, Océano y Bajeles), fueron sus oficiales los que debían instruir, aún con mayor conocimiento, a los cadetes a bordo de los navíos.

Continuaba la instrucción de 16 de junio de 1717 que estamos analizando con el señalamiento de otra de las obligaciones formativas de los cadetes: el aprendizaje del manejo de la artillería de los navíos, «tanto por lo que mira a la Teórica, cuanto a la Práctica». De enseñarles la teoría se ocuparía el condestable o cabo principal de la artillería, mientras que la práctica debían aprenderla «por el ejercicio que se fuere haciendo en la Bateria alta de los Navíos, o entre Puentes, según fuere dispuesto. Y sobre todo, procurarán informarse de todos los nombres, y partes de la Artillería, como del Cañón, sus Municiones, Cureñas, su Aparejo de Bragueros, Palanquines, Trincas, y de cuanto conduce a este fin».

La última faceta de la formación a bordo de los cadetes era el ejercicio de la maniobra, en el que eran instruidos directamente por el capitán del navío o el segundo, si el primero no pudiera. Todos los aspectos técnicos de la maniobra debían ser objeto de atención y aprendizaje: el aparejo, el velamen, los nombres de las velas y demás partes del navío..., todo ello a cargo de los maestros. Si alguno de los cadetes destacaba en este aspecto y «sobresaliera en la inteligencia de la Maniobra», se le premiaría permitiéndole maniobrar el navío durante algunas horas, eso sí, bajo la supervisión del capitán.

Por último, reseñaba la instrucción la precedencia en el mando a bordo del navío, cuando hubiera cadetes embarcados, en determinadas circunstancias

excepcionales. Por ejemplo, si con ocasión de un combate fallecían todos los oficiales mayores del navío, este debía quedar al mando del «Guardia Marina, o Cadete más antiguo de los que hubiere, tomando el parecer del Piloto, y Contramaestre y otros Prácticos». En lo que se refiere al castigo de sus posibles desobediencias, los cadetes estaban lógicamente sometidos a las órdenes de los oficiales del navío, quienes les podrían «castigar sus inobediencias, desórdenes, prendiéndolos y dando cuenta al Comandante de la Escuadra, para que determine el castigo correspondiente».

La impresión que se obtiene después de la lectura y análisis de esta instrucción, en el capítulo dedicado a los caballeros cadetes, es que se ideó como un complemento perfecto a lo dispuesto para su formación en tierra, en las instalaciones de la Academia, en el ya citado borrador de la instrucción de 20 de mayo de 1717. No se quiso dejar nada a la improvisación, y a la espera de la definitiva instrucción u ordenanza, que sería aprobada en 1718, no se dejó pasar la oportunidad y se incluyó este fundamental capítulo en una disposición casi íntegramente dedicada al «Cuerpo de la Marina de España». Esta impresión se confirma con el hecho de que todos los artículos incluidos en este capítulo VI de la instrucción de junio de 1717 se reprodujeron, casi palabra por palabra, en la de 15 de abril de 1718, conformando una tercera y última parte de la misma con el título precisamente de «Servicios de los Guard.^s Marin.^s Embarcados», comprensiva de sus últimos veintiocho artículos (72-99).

A pesar de que hasta el reinado de Fernando VI, en 1748, siendo ministro de Marina Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada, no se aprobaron las Ordenanzas Generales de Marina, que rigieron la vida de la marina española de guerra durante el resto de la centuria, puede afirmarse que la instrucción de 16 de junio de 1717 cumplió a la perfección su cometido. En ese sentido, cabe señalar la elogiosa opinión al respecto de Ruméu de Armas: «Constituyen un código general rudimentario, en el que se consuma la integración de las distintas fuerzas navales, y se crean las bases de una Marina de Estado».

La instrucción de 15 de abril de 1718 para el gobierno de la Academia

La «Ynstruzion para el Gobierno, Educacion, Enseñanza y Servicio de los Guardias Marinas, y obligaciones de sus Oficiales y Maestros de facultades» (9), refrendada por José Patiño el 15 de abril de 1718, constituye la que podíamos denominar instrucción fundacional de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz. Formada por un total de 99 artículos, puede apreciarse su división en tres partes bien diferenciadas: una primera de disposiciones generales y preliminares, una segunda sobre los ejercicios y servicios en tierra de los guardiamarinas, y una tercera y última sobre los servicios de los guardiamarinas embarcados.

(9) AMN, Ms. 2423, ff. 78-87.

La primera parte comprendía los artículos 1 al 19. En ellos se describen cuestiones tales como los requisitos concretos de admisión en la Compañía, sus mandos y jerarquía, el armamento de los guardiamarinas y los estudios a realizar por los cadetes para alcanzar el grado de guardiamarina. El mando de la Compañía venía perfectamente descrito en el primer artículo:

«La Compañía de Guardias Marinas, o Cadetes entretenidos de vera componerse y ser completa de un Capitan, de un Theniente y un Alferez, y del numero de Brigadieres correspondientes del que formase el todo de la Compañía, y deviendo ser la Brigada a lo menos de cinquenta Guardias Marinas deveran asimismo tener cada una un Brigadier y dos subbrigadieres».

Al capitán se le atribuía, por tanto, el mando superior de la Compañía, debiendo estar subordinados a él «no tan solo los Guardias Marinas sino también todos los demás oficiales, los cuales segun grado de superioridad de unos a otros tendrán respectivo mando de la Compañía» (art. 6). Se mandaba respetar estrictamente, como no podía ser menos, la jerarquía en el mando, previniéndose además que la estricta observancia de esta jerarquía debía hacerse en todos los actos de mando y todos los tiempos, tratándose «entre si con urbanidad y en términos que no les acumulen con gente baja, y plebeya, y que distingan su calidad» (art. 7). De este modo, se acudía a su esmerada educación, propia del noble linaje de los cadetes, para así diferenciarlos de la marinería. Previamente se habían señalado los grados correspondientes a los oficiales de esta Compañía: «Los Grados que abran de tener los oficiales de esta Compañía que se consideran como tales, hasta el Alferez inclusive, seran a lo menos el de Capitan de Navio al Capitan; de Fragata al Theniente; y Theniente de Navio el Alferez» (art. 2).

En cuanto al armamento que el guardiamarina debía portar y usar, el artículo 14 de la instrucción de 1718 lo describía hasta el mínimo detalle:

«El Armamento se de vera dar a esta Compañía por cuenta de Su Magd. y de sus Almagenes; tanto para los exercicios de las Armas, como para viage atendiendo a que sea de calidad y ligereza que corresponde a su disposicion y fuerzas, y precissamente, de vera ser armado cada uno de su fusil, Bayoneta y Espada con su cinturón de Ante respuntado con hilo de oro, y una cartuchera de tafilete rojo respuntado asimismo de oro, y sobre la tapa un escudo del propio respunte con su Corona, un Leon, y un Castillo».

Ya se han señalado anteriormente los requisitos de hidalguía imprescindibles que debía atesorar el candidato a ingresar en la Academia, así como el real decreto que debía presentar para que se le formara asiento. No obstante, no fueron estas las únicas condiciones requeridas para su admisión, pues se señalaron otras que se suponía presentaban todos los candidatos, acordes con su educación («... deberan saber leer y escribir»), al mismo tiempo que se indicaban aquellas circunstancias incompatibles con este noble empleo, pues se prohibía «el que se admitan los que tengan imperfeccion del Cuerpo, los que abitualmente enfermos y los que por su

traza sean Yndecentes, o reconozcan incapaces de aprovechar en los estudios, o tontos» (art. 17).

Las materias, muy diversas, que formaban el plan de estudios de los guardiamarinas venían descritas en el artículo 19, que muestra cómo Patiño pretendió dar la formación más completa posible al futuro guardiamarina durante sus meses de instrucción:

«Como el principal fin de la formazion, manutenzion y establecimiento de este Cuerpo es para que el Rey no solo consiga habilitar la Nobleza de sus Reynos, y que le sirva en su Marina y (...) adornada de las Ciencias y facultades de la Mathematica con las reglas de la cantidad; discreta Geometria, Trigonometria, Cosmographia, Nautica, Maniobra, fortificazion Militar, theorica de la Artilleria, y construccion de Navios, sino tambien aptos para otras profesiones, las que por falta de robustez o inclinacion no puedan seguir la Profesion Militar en Mar o en Tierra, se formara una Academia (...) con salones capaces donde assistiran para enseñarseles los Maestros de estas facultades, en la conformidad que se dira, y al mismo tiempo se emplearan y ynstruiran por sus oficiales en los exercicios de las Armas, eboluciones militares, y manejo practico de la Artilleria, Danza y Esgrima, que se les enseñara en cuios Estudios y Exercicios se emplearan...»

Desde luego, la formación de los guardiamarinas españoles no tenía nada que envidiar a la de sus homónimos británicos o franceses. Como señalan Lafuente y Sellés, los métodos de enseñanza y planes de estudio de estas dos naciones no parecieron adecuados a Patiño; este buscó, sobre todo, una «oficialidad cuya formación fuera de base matemática. Se pretendía sustituir, no solo la educación cortesana por otra colegial, sino introducir una racionalidad geométrica que, sin menoscabo del adiestramiento típicamente castrense, facilitase la asimilación de las novedades científicas y técnicas producidas en el extranjero». Pero, como se puede advertir en el plan de estudios, el designio de la Academia era conseguir un tipo de guardiamarina no solo dotado de una excelente formación teórica, sino también cultivado en otras artes, como la danza o la esgrima, que le convirtieran en un auténtico modelo de caballero al más puro estilo cortesano.

La segunda parte de la instrucción de 1718 era la más extensa, pues regulaba en 52 artículos (del 20 al 71) todo lo relativo a «Exercicios y servicios en tierra», cuestión hasta ahora no normalizada. En realidad, se trataba de lo que podríamos denominar el régimen de gobierno interior de la Academia, con sus horarios por días y meses, las normas de alojamiento y de disciplina, etc.

Así, se disponía un período de formación de un año, señalando las horas concretas del día en que debían comenzar y finalizar las clases. A las siete de la mañana, los cadetes y sus oficiales debían estar ya en pie, para oír misa, y finalizada esta acudir a la denominada «Sala de las Matemáticas» para comenzar sus clases (art. 20). Sin embargo, el horario de verano, de abril a septiembre, adelantaba una hora todas las actividades, pues el alumnado tenía que oír misa a la seis de la mañana y comenzar sus clases a las siete (art. 21). Tras dos horas de matemáticas, los alumnos debían dividirse en tres grupos: el primero acudiría a los estudios de artillería; el segundo, a la sala de armas, y el tercero,

a la de danza, alternándose consecutivamente. A este aprendizaje dedicaban igualmente otras dos horas (art. 24).

Tras el correspondiente almuerzo y merecido descanso, ya por la tarde dedicaban una hora al manejo del fusil y las evoluciones militares, y otras dos horas, de manera muy práctica, al estudio de la construcción y maniobra de los navíos (arts. 26 y 27). Tras la cena, los guardiamarinas debían recogerse en sus habitaciones, no permitiéndose bajo ningún concepto que permaneciesen fuera de ellas más tarde de las nueve de la noche en verano o de las ocho en invierno. El incumplimiento de esta norma conllevaba la prisión y el castigo correspondiente, modulado en función del motivo (art. 29). Y, dado que no todos los guardiamarinas tenían alojamiento en las instalaciones de la Academia, sino que vivían en casas de particulares, se dispuso un sistema de visitas para la comprobación del cumplimiento del horario de recogida también por estos (art. 30).

Los artículos siguientes recogían el régimen disciplinario de los guardiamarinas, riguroso en todo caso, como no podía ser menos. Para el castigo de las faltas y culpas se tenían en cuenta diversas circunstancias, haciéndose hincapié, en varios momentos distintos, en que la minoría de edad de los culpables debía ser un factor modulador muy a tener en cuenta. Sin embargo, cuando las conductas se consideraban ya verdaderos delitos, se hacía una distinción entre los públicos y los privados. En el primer caso, el castigo también debía ser público, pero en el segundo, consistiendo esos delitos en transgresiones de las reglas establecidas, se establecía el despido de la Compañía, que se debía ejecutar de dos maneras:

«... la primera con disimulado pretexto para no ofender el decoro de la familia; y la segunda con la publica demostracion, y para este acto se formara la Compañía en la parte que se acostumbre hazer el exercicio de las Armas, y Ebuluciones (...) y a estos que assi se desechen de la Compañía se les devera hazer en su Asiento la nota correspondiente para que siempre conste».

Por tanto, en el segundo caso, y tratándose de delitos privados graves, se establecía un especial y duro castigo para el culpable, al que se sometía a un público escarmiento de su conducta, además de dejar constancia en su hoja de servicios con la nota correspondiente.

Se castigaban con especial rigor conductas tales como el matrimonio sin licencia (art. 39), la ausencia también sin licencia o la no presentación en el tiempo indicado (art. 38). Igualmente se disponía, recordando lo que el mismo Patiño había dispuesto por orden de 25 de enero de 1718, que todo guardiamarina que hubiese salido una vez de la Compañía no podría volver a ser admitido en ella, sea cual fuere el motivo (art. 40).

A continuación, la instrucción detallaba el plantel de profesores que componían la denominada «Cassa de la Academia», encargados de la formación de los guardiamarinas en las materias antes señaladas. En concreto, debían ser los siguientes: un maestro de matemáticas, un oficial de artillería, un maestro de armas, otro de maniobra, otro de danza, otro constructor de navíos y, por último, un maestro fabricante de instrumentos matemáticos (art. 43).

Tal era el grado de minuciosidad de la instrucción que esta detallaba incluso el desarrollo de una clase normal, desde su principio hasta su fin, comenzando por la comprobación de la asistencia de todos los guardiamarinas, y el correspondiente parte en caso de eventuales ausencias, y siguiendo con la lectura de la materia del día y su posterior explicación. Los alumnos estudiaban cuestiones tales como las corrientes, el uso y manejo de las cartas de navegación, los vientos, el funcionamiento de las agujas, el uso de los instrumentos de observación de los astros, las derrotas de los navíos, etc. La enseñanza de estas materias era responsabilidad exclusiva del maestro de matemáticas, mientras que el resto del profesorado se encargaba de su respectiva parcela. Y así, por ejemplo, el maestro de danza debía en particular enseñarles «a pasear y marchar con aire, a fin de que los ejercicios y evoluciones militares se distinguan en la habilidad, deshaago, y aire con que se manegen, y que puedan con el mismo enseñarlos a la Ynfantería y demas tropas...» (art. 59).

Se preveía la celebración de al menos una revista al mes (art. 66), así como la obligación de marchar en formación, precedidos de su respectivo oficial, tanto para embarcar en cualquier nave como para desembarcar de ella (art. 67). Igualmente se preveía la asistencia de algunos destacamentos de guardiamarinas cuando se procedía a aprestar y carenar los navíos, para así «tomar conocimiento de las obras, y faenas que se hexecutan» (art. 69).

Especialmente relevantes resultaban los artículos 70 y 71, relativos a la precedencia de mandos cuando la Compañía de Guardias Marinas se encontraba en tierra o a bordo. Al respecto, el primero de estos artículos disponía lo siguiente:

«Deveran los Oficiales de esta Compañía estar subordinados y (...) las Ordenes del Capitan General, y comandantes de Esquadras, o (...) superiores en grado en todos los Actos del Servicio militar que deben hazer estando a bordo, y en tierra a solo el Gefé Superior de la Armada por lo respectivo a los mismos ejercicios y actos Militares pero no en lo perteneciente al Gobierno Interior de la Compañía tocante al regimen de la educazion, manutenzion, cargos y correcciones de ella...»

Es decir, a bordo, los oficiales de la Compañía, y por tanto los guardiamarinas, quedaban sujetos a las órdenes del jefe de escuadra, mientras que en tierra solo estaban sometidos a las autoridades de Marina. Ahora bien, ¿qué ocurría si, hallándose en tierra la Compañía, en un puerto o plaza cualquiera, esta fuese atacada por tropas enemigas? En este caso serían los oficiales y jefes de la Compañía los que mantendrían el mando, aunque el gobernador de la plaza atacada podría mandarles situarse y defender un determinado puesto o lugar, eso sí, siempre atendiendo a que estos lugares a defender fueran los más apropiados para su éxito y exhibición: «... los correspondientes a la distinzion de este Cuerpo haziendo de él lo más posible en todas ocasiones de su lucimiento».

En cuanto a la tercera y última parte de esta instrucción de 15 de abril de 1718, ya se ha indicado anteriormente que en ella se reprodujo casi literalmente lo dispuesto en el capítulo VI de la instrucción de 16 de junio de 1717, titulada «Instrucción, sobre diferentes puntos, que se han de observar en el

Cuerpo de la Marina de España; y ha de tener fuerza de Ordenanza, hasta que su Magestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse». Dado que el señalado capítulo VI ya se ha estudiado anteriormente, damos por reproducido su contenido y análisis.

Al incluir este capítulo en la instrucción de 1718, completaba Patiño la regulación general que se había propuesto llevar a cabo del funcionamiento de la Academia de Guardias Marinas: unas primeras e importantes disposiciones generales, las obligaciones y servicios de los guardiamarinas en tierra, y sus obligaciones y servicios cuando se hallaren embarcados.

Como ya se ha señalado en otro lugar de este trabajo, la instrucción de 15 de abril de 1718 estuvo vigente, al menos, durante tres décadas, hasta la aprobación de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. Sin embargo, en 1737, el recién nombrado almirante general de la Marina de España incluyó en su programa de gobierno una posible reforma de esta disposición. Máximo responsable de la Marina española, el infante don Felipe, hijo de Felipe V, solicitó un informe a Joseph Marín, brigadier de los Ejércitos y teniente de la Compañía de Guardias Marinas. El 29 de julio de 1737 Marín firma ese informe, que lleva por título «Dictamen del brigadier D. José Marín sobre la Ordenanza mandada observar el 15 de abril de 1718» (10). Fue, como se ha indicado, una petición expresa del infante-almirante: «... executado todo à consecuencia de orden de S.A. que se le comunicó tratandose en tiempo del Almirantazgo de la formazion de otras nuebas». Es decir que el infante don Felipe se había propuesto realizar unas nuevas ordenanzas para la Compañía de Guardias Marinas que actualizaran las de 1718. Pero, a pesar del dictamen, en el que Joseph Marín comentaba, unas veces largamente, otras con mayor brevedad, casi en su totalidad los 99 artículos que componían la instrucción de 1718, la reforma no se hizo efectiva finalmente.

En todo caso, es menester señalar que en los primeros años de funcionamiento de la Academia y de la Compañía se plantearon algunos problemas, como por ejemplo el de la precedencia de esta en relación con las tropas de Tierra. Sobre este particular, el 18 de septiembre de 1719 se dictaron dos reales órdenes, en ambos casos para resolver una cuestión que no era entonces, como no lo es ahora, ni mucho menos nimia. Así, en la primera de ellas se ordenaba que en todas las funciones en que la Compañía de Guardias Marinas concurriera con tropas de Tierra debía tener exactamente las mismas prerrogativas que las Guardias de Infantería:

«En vista de la carta de V.S. de 4 del corriente sobre que se tome resolucioa a lo que representa D. Joseph Marin Theniente de la Compañía de Cadetes de Marina, en quanto al lugar que a de ocupar este Cuerpo en las Funciones a que concurre con las tropas de tierra; me manda el Rey decir a V.S. que por la copia adjunta de orden que se dirige a D. Joseph Francisco Manrique Capitan General de esse Exercito, entendera V.S. que la referida Compañía de Cadetes ha de gozar las

(10) AMN, Ms. 2423, ff. 90-101.

mismas prerrogativas que las Guardias de Ynfanteria y los oficiales de ellas los grados que se prebiene, y quiere S.M. que esta orden con la copia que acompaña la pase V.S. original à esos officios para que siempre conste en ellos = Dios guarde à V.S. muchos años como deseo. Madrid 18 de septiembre de 1719 = D. Miguel Fernandez Duran = Sr. D. Francisco de Baras = Es copia de la original que paso a los officios de Marina con decreto de 26 de Septiembre» (11).

Y en la segunda real orden, fechada el mismo día, la Compañía de Guardias Marinas se equiparaba a los regimientos de la Guardia Española y de la Walona, concurriendo con estos en tierra en caso de ataque enemigo a Cádiz:

«Haviendo solicitado D. Joseph Marin Theniente de la Compañía de Cadetes de Marina se declare el puesto que debe ocupar este Cuerpo en caso de que los enemigos ataquen a Cadiz, y sea menester concurrir con las tropas de tierra, ya sea sobre biniendo aquella ocasión ó ofreciendose otra dentro o fuera de Cádiz; se a servido S.M. resolver que por ahora, y hasta nueva declaracion goze la Compañía de Cadetes de Marina en la concurrencia con las tropas de Tierra de las mismas prerrogativas que tiene concedidas a los Regimientos de Guardias Española y Walona sin distincion alguna, prefiriendo por esta a todos los demas Cuerpos su Ynfanteria Española ò de Naciones; que en quanto al carácter de los oficiales se considere como Coronel al Capitan sino tubiere maior grado; como Theniente Coronel al Theniente y como Capitan al Alferez, considerando a este como Subtheniente de Guardias de Ynfanteria; y me manda S.M. lo participe a V.S. para que lo tenga entendido, y prevenga lo combeniente a su Cumplimiento en la parte que le tocare = Dios guarde a V.S. muchos años como deseo. Madrid 18 de Septiembre de 1719 = D. Miguel Fernandez Duran= Señor D. Juan Francisco Manrique» (12).

Otra cuestión importante fue la relativa a los guardiamarinas que, habiendo abandonado la Compañía por cualquier motivo, solicitaban su reincorporación. Algún caso debió de plantearse en los primeros meses, pues ya en enero de 1718 José Patiño prohibió absolutamente tal regreso, fuere cual fuere la razón aducida para ello:

«Joseph Patiño Yntendente General de la Marina de España por su Decreto fecho en Cadiz a 25 de enero de 1718 ordenó se anotase en las Listas de Guardias Marinas que a los que saliesen una vez de la Compañía de ellos, no puedan por qualquier motivo ser admitidos. Lo que se executó aquí mismo el mismo dia, quedando original el citado Decreto en la Contaduría de la Armada» (13).

Balance de una gestión: el informe de Patiño de 1720

Transcurridos tres años desde el inicio de las actividades en la Academia, Patiño, su verdadero mentor y creador, dirigió un informe muy interesante al

(11) AMN, Ms. 1181, f. 59.

(12) AMN, Ms. 1181, f. 60.

(13) AMN, Ms. 1106, f. 1.

rey Felipe V a través de Andrés del Pez. En él daba cuenta de las circunstancias de su institución y de los objetivos perseguidos con su fundación, a los que ya se ha hecho alusión: acoger a lo más granado de la juventud noble de España para, evitando la ociosidad, procurarle «la virtud, las ciencias, y la gloria».

Sin embargo, el propio Patiño reconoce que no se habían cumplido al ciento por ciento las finalidades propuestas. Ello era así a pesar de que, como señalaba el intendente, «se juzgó a propósito poner unos Gobernadores Militares suficientemente autorizados que cuidasen de la execucion de los preceptos de disciplina de soldados, colegiales, o seminaristas, o académicos que se les impusieron». Además, se les había concedido desde el principio «el uniforme y privilegios de la Milicia, sin que nada de esto entre sí se opusiese ni al rigor de la educación ni a la precisión de aprender ni a la práctica de los ejercicios». Puestas las bases, sin embargo, la situación fue muy distinta, tal y como describe Patiño, quien se lamenta de ciertas disfunciones que ha advertido:

«En fin, los reales y distinciones que se concedieron a este Cuerpo fueron correspondientes al lustre de los individuos que le componían porque parecia conveniente y lo hubiera sido seguramente si instruidos sus Gefes del funcionamiento que tuvieron hubiesen aplicadose a que no se apartasen de el, y hecho seguir y observar rigurosamente las reglas que se les dieron; pero bien sea por que sus talentos no pudieron bastantemente comprehenderlo, o por no tener la entereza que requiere semejante encargo reconoci quando ultimamente bolvi a este Puerto...» (14).

Patiño repartía culpas entre los superiores de los cadetes —a los que acusaba de no haber sabido mantener la disciplina, quizá porque el encargo les había venido grande— y algunos de los propios cadetes, a los que el ardor de su juventud y su condición nobiliaria habían impedido por momentos acomodarse a la dura vida de la mar. Pero si demoledora había sido esta primera impresión, aún más contundente se mostraba José Patiño en posteriores líneas de su informe, donde menciona la falta de autoridad de los comandantes como principal causa de lo sucedido:

«A este extravio que dexó este Cuerpo informe ha sido consiguiente que los que han hecho viage en las diferentes Esquadras y Navios sueltos que en quatro años se han despachado han procedido con la mayor tibieza no aplicándose a cosa alguna de lo que les está prevenido no sin culpa de los Comandantes de los Vagelles que estándoles estrechamente encargado el cuidado de que les distribuyan el tiempo en todo lo que (...) el Pilotage, Maniobra y Artilleria; de nada menos han cuidado que de hacerlo executar...»

(14) Copia del Informe que hizo a S.M. D. José Patiño en 1720 sobre la fundación y progreso de la Compañía de Guardiamarinas. AMN, Ms. 580. Otro ejemplar en AMN, Ms. 1468, ff. 176-180.



Placa de homenaje a José Patiño en la entrada del Palacio de La Granja de San Ildefonso
(Fuente: elaboración propia)

Apesadumbrado y desalentado se mostraba Patiño, para quien la consecuencia más visible de todo ello había sido la de «frustrarse el fin de su establecimiento», es decir haber resultado incumplido el fin pretendido con la creación de la Academia casi cuatro años antes, además de que «los Oficiales de Marina los han tratado más como de compañeros amigos que como a súbditos la demasiada familiaridad los ha puesto con algunos de estos no en el concepto respetable que debieran tener, abriendo paso a que se les hayan atrevido, y faltado a la obediencia porque no se la hicieron practicar».

Falta de autoridad por parte de quienes debían imponerla; excesiva familiaridad entre mandos y cadetes; juventud —no acostumbrada hasta entonces a una jerarquía— y, como se ha señalado, condición noble de estos últimos —lo que los hacía poco inclinados a determinados trabajos— provocaron esas alteraciones, anormalidades o perturbaciones que la preclara mente de Patiño percibió inmediatamente una vez que hubo girado visita a la Academia.

¿Qué soluciones propuso el intendente para remediar la situación? Una única y principal: como consideraba imprescindible mantener en funcionamiento la Academia («el Ynstituto ya se ve que es utilísimo al Rey y a los vasallos de S.M. y a esta proporción es necesaria su conservación»), no había

más remedio que modular la imposición de los castigos: «Por esto ha parecido conveniente que los castigos de los delitos que cometan sean rigurosos y elegidos no por lo que dictan las leyes ni por lo que señalan las ordenanzas militares, sino regulados por el arbitrio de la prudencia que los acomoda al hecho, y a la naturaleza del sujeto como esta prevenido».

Se trataba, por tanto, de ajustar las penas a las circunstancias de los hechos, del delito y de la persona que lo cometía. Consideraba que no podía tratarse por igual al «militar» que al «seminarista», pues los cadetes, futuros guardiamarinas, estaban a medio camino entre uno y otro:

«Por este motivo los padres que en sus hijos experimentan desacatos, que no los tienen por ofensa los ponen en Seminarios donde se doctrinen, corrijan y enseñen, como aquí; y no lo harían si considerasen que por las travesuras a que los induce el Ardor de la Sangre juvenil, y falta de conocimiento podían padecer (observando el rigor de las penas capitales de la ley de la milicia) algún civil castigo que dejase expuesta una familia ilustre a un borron indecoroso, cuya reflexión dio motivo a reducir a correcciones y mortificaciones sus castigos, que ni fueran tan severos como los delitos militares ni tan suaves como los de los seminaristas».

Esta graduación de los castigos a los cadetes, en consideración a su condición noble y a su estado de formación, habría de producir, según Patiño, «el inestimable remedio de hacer a sus vasallos haviles para mandar con (...) y con gloria de sus armas en mar y tierra sus esquadras y exercitos; y a propósito para otros qualesquiera empleos que no sean de estas clases».

Bien fuera por la aplicación de estas medidas, bien por el normal proceso de consolidación de una institución entonces recién nacida, además de por la especial atención y celo que los sucesivos ministros de Marina del siglo XVIII pusieron en esta tarea, lo cierto es que la Academia de Guardias Marinas fundada por Patiño en 1717 fue adquiriendo poco a poco el prestigio que hoy luce gracias al celo que los cadetes aplicaron en su instrucción, al respeto con que honraron su ilustre estirpe y a la valentía demostrada en cuantas acciones navales intervinieron ya en los años subsiguientes a su fundación. Por ello, no es de extrañar que la Academia fuera origen y cuna de algunos de los más grandes hombres que dio la Marina española en esa centuria: Jorge Juan, Antonio de Ulloa o Cosme Damián Churrua, entre otros muchos. O el propio Juan de Lángara, futuro secretario de Estado y del Despacho de Marina a finales de siglo, cuyo padre formó parte de las primeras promociones de guardiamarinas que se incluyen a continuación.

Relación de caballeros de la Compañía de Guardias Marinas en el año de su fundación (1717). Breve estudio sociológico

Una vez expuestos los pormenores de la fundación de la Academia en 1717, y analizadas profusamente las instrucciones y demás normativa conforme a la cual funcionó esta institución en sus primeros años, así como el balan-

ce que el propio Patiño elaboró de la gestión realizada tras los tres primeros años, no queda sino estudiar la relación de cadetes a los que se formó asiento en su año inaugural, 1717. Al tomar este año como referencia, por otro lado inexcusable, se ha querido dar una visión general, pero a la vez precisa, de las condiciones personales de los cadetes aspirantes a guardiamarina que, como se va a ver a continuación, cumplieron efectivamente los requisitos de nobleza y juventud exigidos para su ingreso.

En el manuscrito 1072 del Archivo del Museo Naval de Madrid se encuentra el siguiente libro: «Compañía de Guardias marinas. Libro matriz de Guardia Marinas». A razón de uno por folio, se incluyen todos los cadetes a los que se formó asiento a partir del 7 de febrero de 1717, jornada de ingreso de la que podríamos denominar la primera promoción de guardiamarinas en Cádiz.

Tal y como se disponía en la instrucción de abril de 1718, el aspirante a ingresar debía tener la condición de hijodalgo. Aunque con alguna excepción, todos cumplieron este requisito mínimo de nobleza, por parte de padre, de madre o, en algún caso, por ambas líneas. Cabe citar, solo a título de ejemplo, a Juan de Egues, «hijo del marqués de Camponuevo», a quien se formó asiento el 1 de abril, procedente de Cádiz; o a Manuel de Carvajal y Mendoza, también natural de Cádiz, hijo legítimo de don Diego Cavallero, de la Orden de Santiago, quien ingresó el 8 de abril. En algunos casos, los propios aspirantes ostentaban la condición de miembros de distintas órdenes militares, como las de Santiago o San Juan de Jerusalén. Tal es el caso de Diego Pabón, caballero de la Orden de San Juan; de Francisco Pabón, de la de San Juan, y de Gaspar Coronel y Heredia, de la de Santiago, los tres admitidos a principios de abril. También hubo ejemplos de aspirantes que ostentaban título nobiliario por herencia, como Alonso de la Rosa, conde de Vegaflorido, quien formó asiento el 18 de septiembre.

En caso de carecer de notoria hidalguía, se exigió al aspirante, como se ha visto, cuando menos ser hijo de capitán, circunstancia que acreditaron, entre otros, Juan Francisco de Herrera, a quien se le formó asiento el 5 de abril de 1717, hijo de un capitán de Infantería que era a la vez caballero de Santiago; Alonso Guerra, quien ingresó el 8 de abril y era hijo del capitán de «Cavallos» Gabriel Guerra; Joseph Forniella, hijo legítimo del capitán de «Cavallos D. Joseph», al que se formó asiento el 9 de abril; Martín de Zevallos, hijo legítimo del coronel de Dragones don Pedro, que ingresó el día 11 del mismo mes; o Francisco de Sales, hijo legítimo del «Capitán de Ynfanteria D. Diego de Sales», a quien se formó asiento el 27 de mayo. En alguna ocasión, sin embargo, el aspirante acreditó la condición de hijo de «funcionario», como fue el caso de Pedro de Valcárcel, hijo de Juan de Valcárcel, «del Consejo de SM su regente de la Real Audiencia de Valencia», quien entendemos era hijo de un consejero de Castilla y, por tanto, con nobleza probada por parte de padre.

El otro requisito imprescindible, el de la juventud (tener entre doce y dieciocho años), se cumplió en casi todos los casos, siendo la franja de edad más frecuente la situada entre los catorce y los diecisiete años. No obstante se

hicieron excepciones, como con Gabriel de Quesada, al que se formó asiento con veintiún años el 7 de febrero, o con Joseph de Zúñiga, quien había cumplido ya los diecinueve en el momento de formársele asiento.

Entre todos los aspirantes destaca también el hecho de que varios hermanos decidieran solicitar el ingreso en la Academia de Guardias Marinas al mismo tiempo. Fueron muy frecuentes estos casos. Así, el 7 de febrero de 1717, que ya se ha comentado fue el día en que se abrieron por vez primera las puertas de la Academia —o al menos el día en que se anotó a los primeros aspirantes—, se presentaron y se formó asiento a los hermanos De Quesada, Gabriel y Pedro Bernardo, procedentes de San Sebastián; a los hermanos De Lazaranzu, Joaquín y Manuel, quienes fueron admitidos el mismo día procedentes de Alzola, en Guipúzcoa, o a Diego y Francisco Pabón, naturales de Jerez de la Frontera y que ingresaron el 1 de abril. También provenientes de esta localidad, ingresaron una semana después Pedro y Francisco Solís. A Diego y Francisco de Orozco, procedentes de Sevilla, se les formó asiento el 2 de mayo, y a los hermanos Hurtado de Mendoza, Antonio y Francisco, también sevillanos, ya en agosto, concretamente el día 5. Este hecho viene a demostrar que, efectivamente, muchas familias nobles y de linaje distinguido atendieron a la llamada de Andrés de Pez y Patiño y no dudaron en mandar a sus hijos a Cádiz con el fin no solo de que se formaran y se labraran un destino, sino también de que sirviesen a España y a su rey en la Marina, lo que habría de redundar en beneficio de su, en todo caso, más que estimada consideración social.

Otro aspecto llama también la atención en la relación de cadetes incluida en el citado libro matriz. En el listado de los aspirantes a quienes se formó asiento, especialmente en el mes de marzo, junto a los datos personales de algunos de ellos (edad, filiación, lugar de procedencia, etc.) se incluye una brevísima descripción fisionómica, centrada preferentemente en el rostro. Así, a Francisco Antonio de Cabrerros, natural de Almagro, se le describía como de «cejas negras, delgado»; de Melchor de Luyando, natural de Álava, se decía que tenía «ojos pequeños», y de Esteban de Orta, gaditano, que era «algo moreno». Se desconoce por qué estas pinceladas descriptivas se registraron solo en contadísimos casos. Quizá se sustituyó a la persona en un principio encargada de tomar asiento a los aspirantes, el cual había decidido por su cuenta y riesgo añadir algunos rasgos físicos a los datos de filiación exigidos, o bien tal inclusión fuese fruto de una orden verbal que dejó de cumplirse ante su comprobada inutilidad.

En cuanto al lugar de procedencia de los ingresados, hasta ahora se han publicado algunos estudios relativos a la «primera promoción», es decir a todos aquellos aspirantes admitidos el 7 de febrero de 1717. Sin embargo, ahora se amplía dicho estudio a cuantos ingresaron en ese año, desde el 7 de febrero hasta el 31 de diciembre. Este análisis más amplio nos permite llegar a algunas conclusiones. Del total de 176 cadetes admitidos durante este período, sesenta y ocho eran naturales de Andalucía, cuarenta procedían de los tres provincias vascas, ocho de Galicia, otros ocho de Italia, siete de Madrid, seis

de Navarra y cuatro de Cataluña. En cuanto a los restantes, Extremadura, Gibraltar y Palma de Mallorca aportaban tres naturales cada una; Valladolid, Ciudad Real, Toledo, Cuenca y Ceuta, dos, y por último, los siete que faltan provenían de Flandes, Nueva España (México), Francia, Aragón, Burgos, Murcia y Alicante (15), territorios que aportaron un cadete cada uno.

Se observa, por tanto, una mayoría abrumadora de aspirantes procedentes de dos territorios: Andalucía y las tres provincias vascas. En el primer caso, resulta chocante que entre los 38 jóvenes admitidos el primer día (7 de febrero de 1717) no hubiera ningún natural de ciudad andaluza. Esta situación no se corrigió hasta el 31 de mes siguiente, cuando se formó asiento a Esteban de Orta, natural de Cádiz. A partir de ahí, hay tres ciudades andaluzas que monopolizaron, en ese año de 1717, la procedencia de los cadetes: Cádiz, Sevilla y Jerez de la Frontera.

Por su parte, de las tres provincias vascas fue Guipúzcoa, con una abrumadora mayoría, origen natural de la mayoría de los jóvenes vascos admitidos en la Academia, especialmente la ciudad de San Sebastián, de donde procedían al menos doce de los treinta y ocho primeros admitidos. Decimos «al menos» pues en muchos asientos se indica como lugar de procedencia Guipúzcoa, pero no se señala de qué ciudad o villa en concreto o bien no se entiende la grafía de la anotación. Sea como fuere, otras localidades guipuzcoanas también aportaron su correspondiente «cuota»: Tolosa, Mondragón, Alzola, Zumaya, etc. Prácticamente un 25 por 100 de los cadetes ingresados en 1717 procedían de las provincias vascas, lo que viene a confirmar la tantas veces olvidada, por razones conocidas, aportación de los antiguos señoríos vascos a la historia de la Marina española.

Territorios antes españoles pero en ese momento en manos extranjeras, como Gibraltar, Italia o Flandes, también proporcionaron hombres, y asimismo vino un natural del virreinato de Nueva España (México). En este sentido, y como curiosidad, cabe señalar que en 1719, dos años después de su fundación, la Academia de Guardias Marinas de Cádiz abrió sus puertas a un grupo de veintidós marinos rusos. ¿Cómo llegaron estos cadetes a ingresar en la Academia? Al parecer, el zar Pedro el Grande, deseoso de ensanchar sus dominios por el mar, decidió formar en el extranjero a varios grupos de jóvenes, en su mayor parte aristócratas. Uno de los países elegidos, como relata Alemparte Guerrero, fue España, de tal manera que el 5 de julio de 1719 llegaron a Cádiz estos veintidós moscovitas, eso sí, con el permiso de Felipe V, que el ministro de Marina, Fernández Durán, comunicó a las autoridades de la Academia. No obstante, su estancia allí fue fugaz, pues razones de diversa índole (escasez de dinero, desconocimiento del idioma, falta de adaptación) hicieron que poco más de seis meses más tarde solicitaran el regreso a su país, que les fue concedido inmediatamente.

(15) Quedan otros nueve, no recogidos en este listado, para alcanzar la cifra total de 176. Se han omitido, bien porque en el libro matriz no se recoge su lugar de origen, bien porque la grafía con que se consigna resulta ilegible y se ha decidido no incluirla para evitar incurrir en errores.

No todos los cadetes admitidos pudieron acabar su formación y adquirir plaza en la Compañía de Guardias Marinas. Distintas razones les privaron de ello. En unos casos por motivos de salud, como el ya mencionado Manuel de Carvajal y Mendoza, quien tras casi dos años en la Academia «se retiró del servicio por achaques que padece el 8 de febrero de 1719»; en otros, por su absoluta falta de condiciones para el estudio, por lo que es de suponer que los responsables de la Academia adoptaron la decisión de expulsarles, con el consiguiente deshonor para la familia. Este es el caso de Joseph de Bobadilla, a quien, habiéndosele formado asiento el 22 de marzo de 1717, se separó «del servicio por su ninguna aplicación al estudio en 14 de noviembre de 1719»; o bien, por último, por su pase a otro cuerpo, como Francisco Manuel de Uriarte, quien pasó al Cuerpo de Dragones. No estaba hecha la vida en la Academia para esta familia, pues su hermano Joseph Antonio se retiró por inaplicado en 1719.

Una última cuestión que llama poderosamente la atención es la cronología de ingresos como cadete, pues aunque lógicamente los dos o tres primeros meses reflejan cifras muy superiores a los demás, las cifras de formación de asiento en los últimos meses de 1717 demuestran que las solicitudes de admisión en la Academia se presentaron con cuentagotas. Así, se pasa de un total de treinta y ocho cadetes en el mes de febrero, ocho en marzo o cincuenta y seis en mayo, a uno en julio, seis en octubre, cuatro en noviembre o dos en diciembre.

A continuación se recoge íntegra la relación de cadetes a quienes se tomó asiento en ese año de 1717, incluyendo los siguientes datos, por este orden: nombre y apellido, lugar (localidad y provincia) de nacimiento y fecha (día, mes y año) en que se le formó asiento. Cuando no se menciona alguno de estos datos, es porque en el libro matriz se omite o resulta ilegible. Se ha hecho una división puramente cronológica por meses, desde febrero hasta diciembre de 1717, conservando en la mayoría de los casos, cuando ha sido posible, la grafía original en sus nombres y apellidos (16).

Febrero

Príncipe de Yache (Palermo), 7/2/1717; Diego Antonio de Llano (Vizcaya), 7/2/1717; José Ignacio Gabriel Montero de Espinosa (San Sebastián); Manuel Reginaldo de Zatarain (Tolosa, Guipúzcoa), 7/2/1717; Juan Antonio de Recondo (Guipúzcoa), 7/2/1717; Joseph Antonio de Lardizabal (Guipúzcoa), 7/2/1717; Gabriel de Quesada (San Sebastián), 7/2/1717; Pedro Bernardo de

(16) Para una consulta completa de todos los guardiamarinas de Cádiz del siglo XVIII, hay que examinar la obra de don Dalmiro de la Válgoma y Barón de Finestrat *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes* (Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1943). Como señalan los autores, la información ha sido tomada igualmente de los libros matrices.

Quesada (San Sebastián), 7/2/1717; Fernando Ignacio de Ansorena (San Sebastián), 7/2/1717; Antonio Martín de Urdinola (San Sebastián), 7/2/1717; Francisco de Texada (Pamplona), 7/2/1717; Fernando Antonio de Ansorena (San Sebastián), 7/2/1717; Juan Antonio de Barrena (Tolosa, Guipúzcoa), 7/2/1717; Vicente Anselmo de Barrutia (Mondragón), 7/2/1717; Joaquín de Lazaranzu (Alzola, Guipúzcoa), 7/2/1717; Agustín Antonio de Idiaquez, 7/2/1717; Agustín de Alduncin (Goizueta, Guipúzcoa), 7/2/1717; Juan Joseph de Loyola (San Sebastián), 7/2/1717; Pedro Antonio de Arana (Bilbao), 7/2/1717; Joseph de Herasso (Villa de los Arcos, Navarra), 7/2/1717; Pedro Berin de Seylas (San Sebastián), 7/2/1717; Antonio Arliska y Parisi (Nápoles), 7/2/1717; Joseph de Eznaola (Villafranca, Guipúzcoa), 7/2/1717; Juan Antonio de (...) y Ubella (Vergara, Guipúzcoa), 7/2/1717; Joseph Ygnacio de Recalde (Elgoibar, Guipúzcoa), 7/2/1717; Pedro Despois (Bayona, Francia), 7/2/1717; Miguel Domingo de Jauregui (San Sebastián), 7/2/1717; Diego de Orozco y Herrera (Portillo, obispado de Valladolid), 22/2/1717; Julián Francisco de Jáuregui (San Sebastián), 7/2/1717, Manuel de (...) y Echaniz (San Sebastián), 7/2/1717; Joseph Comariero (Sicilia), 7/2/1717; Francisco Propuente (San Sebastián), 7/2/1717; Lucas Mathias de Salazar (Gerona), 7/2/1717; Joseph Antonio de Barrena (Tolosa, Guipúzcoa), 7/2/1717; Antonio Hermenegildo de (...) (Mondragón), 7/2/1717; Manuel de Lazaranzu (Alzola, Guipúzcoa), 7/2/1717; Francisco Manuel de Uriarte (Zumaya, Guipúzcoa), 7/2/1717; Joseph Antonio de Uriarte (Zumaya), 7/2/1717.

Marzo

Juan Manuel de Eslava (Navarra), 22/3/1717; Joseph de Bobadilla (Bilbao), 22/3/1717; Pedro Francisco de Rivera (Veracruz, Nueva España), 24/3/1717; Francisco Antonio de Cabrerros (Almagro), 26/3/1717; Albaro Ignacio de Cabrerros (Almagro), 26/3/1717; Joseph de Salazar (Ocaña), 26/3/1717; Melchor de Luyando (Alava), 28/3/1717; Esteban de Orta (Cádiz), 31/3/1717.

Abril

Juan de Egues (Cádiz), 1/4/1717; Manuel de Barrios (Cádiz), 1/4/1717; Diego Guixano y Cárdenas (Valencia del Poo, Milán), 1/4/1717; Carlos López de Figueroa (Barcelona), 1/4/1717; Fernando González de Espexo (Fuente del Maestre, Extremadura), 1/4/1717; Francisco Antonio de Gaviria (Cádiz), 1/4/1717; Joseph Gutiérrez del Mazo (Cádiz), 1/4/1717; Francisco de Ramos y Jáuregui (Cádiz), 1/4/1717; Juan Manuel de Balenzuela (Sevilla), 1/4/1717; Diego Pabón (Jerez de la Frontera), 1/4/1717; Francisco Pabón (Jerez de la Frontera), 1/4/1717; Francisco Gamero (Jerez de la Frontera), 1/4/1717; Gaspar Coronel y Heredia (Valdeoliva, la Alcarria), 2/4/1717; Nicasio

Sánchez del Álamo (Madrid), 2/4/1717; Juan de Redonda (Cádiz), 2/4/1717; Juan Manuel de Villa (Gibraltar), 2/4/1717; Antonio Eduardo de la Alcázar (Cuenca), 2/4/1717; Gaspar de Robles (Novara, Milán), 2/4/1717; Lorenzo Ávila Monroy (Cádiz), 2/4/1717; Andrés Solano (Puerto Real), 5/4/1717; Juan Francisco de Herrera (Puerto Real), 5/4/1717; Juan Crisóstomo y Ortuño (Cádiz), 5/4/1718 (¿?); Manuel de Sola (Sevilla), 6/4/1717; Juan Manuel de Lángara (Sevilla), 6/4/1717 (17); Juan Manuel Negrete (Sevilla), 6/4/1717; Antonio de Suazo (Sevilla), 7/4/1717; Alonso Guerra (Sevilla), 8/4/1717; Manuel Pareja (Medina Sidonia), 8/4/1717; Pedro de Solís (Jerez de la Frontera), 8/4/1717; Francisco de Solís (Jerez de la Frontera), 8/4/1717; Manuel de Carvajal y Mendoza (Cádiz), 8/4/1717; Pablo de Carvajal y Mendoza, 8/4/1717; Francisco de León y Guzmán (Gibraltar), 9/4/1717; Joseph Fornie-lla, 9/4/1717; Agustín de Torres (Jerez de la Frontera), 9/4/1717, Miguel de Mendoza (Cádiz), 11/4/1717; Thomas del Olmo (Gibraltar), 11/4/1717; Martín de Zevallos (Sevilla), 11/4/1717; Antonio Basilio Moreto (Sevilla), 13/4/1717; Miguel Ignacio Brizeño (Sevilla), 15/4/1717; Martín de Medina (Sevilla), 16/4/1717; Nicolás de Lara (Sevilla), 16/4/1717; (...) (Sevilla), 16/4/1717; Pedro de Figueroa (Consuegra), 19/4/1717; Francisco López de Arriaga (Valdemoro), 19/4/1717; Diego de Ozores (Portillo, Valladolid), 22/4/1717; Juan Miguel de Eslava (Pamplona), 22/4/1717; Miguel Bores y Morales (El Puerto de Santa María), 22/4/1717; Francisco Gual de (...) (Palma de Mallorca), 25/4/1717; Nicolás Damiento (Palma de Mallorca), 25/4/1717; Pedro Suave Ventimilla (Palma de Mallorca), 25/4/1717; Joseph García Calbo (Sevilla), 28/4/1717; Martín de Funes (Sevilla), 28/4/1717; Francisco García del Postigo, 28/4/1717; Joseph de Zúñiga (Cádiz), 28/4/1717; Miguel Luis Fernández (Ceuta), 29/4/1717; Gaspar de Bargas (Sevilla), 29/4/1717.

Mayo

Francisco de Orozco (Sevilla), 2/5/1717; Diego de Orozco (Sevilla), 2/5/1717; Lorenzo Alderete (Málaga), 3/5/1717; Joseph Ybaro Malagón (Cádiz), 3/5/1717; Pedro Rodríguez de Valdeorras (Sevilla), 3/5/1717; Diego Díez de Argaiz (Corella), 3/5/1717; Juan Miguel de Ortiz, 3/5/1717; Juan de Aristegui (Cádiz), 4/5/1717; Juan Martín de Vallecilla (Palermo), 4/5/1717; Leandro Ruiz (Lumbier, Navarra), 6/5/1717; Joseph Hermosilla, 12/5/1717; Francisco Antonio de Villavicencio (Sevilla), 12/5/1717; Fausto de Torres (Nápoles), 14/5/1717; Juan Francisco Valentín (Sevilla), 16/5/1717; Manuel Gerónimo Correa, 16/5/1717; Francisco de Quirós (Vigo), 16/5/1717; Joseph Ventura de Castro (Bayona), 16/5/1717; Juan Francisco de Deza (Orense),

(17) Juan Manuel de Lángara y Arizmendi fue el padre de Juan Cayetano de Lángara, nombrado ministro de Marina el 21 de octubre de 1796 y también guardiamarina en Cádiz, donde ingresó como cadete el 1 de mayo de 1750.

16/5/1717; Thomas Pusmarin (Murcia), 23/5/1717; Diego de Vergara (Madrid), 23/5/1717; Francisco de Sales, 27/5/1717; Pedro Joseph Zambrano (Sevilla), 27/5/1717; Andrés de Prado (Málaga), 28/5/1717.

Junio

Joseph de Montufar (Madrid), 4/6/1717; Nicolás Guerrero de Torres (Antequera), 5/6/1717; Agustín Guerrero de Torres (Antequera), 5/6/1717; Athanasio de Ibar (Málaga), 7/6/1717; Francisco de Ibar (Málaga), 7/6/1717; Manuel Cossio, (Cervera), 9/6/1717; Luis de Monserrate (Sevilla), 9/6/1717; Pedro Mesia (Córdoba), 10/6/1717; Manuel de Permado (Betanzos), 15/6/1717; Thomas de Castro (Madrid), 25/6/1717; Melchor de Brizuela (Mesina), 27/6/1717; Agustín Mazibradi (Cádiz), 27/6/1717; Francisco de Mora (Cádiz), 27/6/1717.

Julio

Juan López de Somoza (Badajoz), 15/7/1717.

Agosto

Juan de Herrera (Medina Sidonia), 5/8/1717; Adrián de Rivera (Alicante), 5/8/1717; Fernando Gamero (Jerez de la Frontera), 5/8/1717; Antonio Hurtado (Sevilla), 5/8/1717; Francisco Hurtado (Sevilla), 5/8/1717; Juan Antonio Serrano (Sevilla), 5/8/1717; Baltasar de Arze (La Coruña), 5/8/1717; Miguel Gasco (Barcelona), 5/8/1717; Antonio Ximenez (Ceuta), 5/8/1717; Cristóbal (...) Soto (Sevilla), 17/8/1717; Isidro García del Postigo (Écija), 21/8/1717; Joseph de Seixas (La Coruña), 21/8/1717; Blas Antonio de Meneses (Barrantes, Galicia), 27/8/1717; Bernardino Antonio Sarmiento (Galicia), 27/8/1717; Francisco de Albaroa (Gestona, Guipúzcoa), 30/8/1717.

Septiembre

Juan Antonio Recondo (Guipúzcoa), 1/9/1717; Francisco Manuel de Uriarte (Guipúzcoa), 1/9/1717; Joseph Antonio de Uriarte (Guipúzcoa), 1/9/1717; Manuel Reginaldo Zatarain (Tolosa, Guipúzcoa), 1/9/1717; Pedro Verin y Seixas (Tolosa, Guipúzcoa), 1/9/1717; Joseph de Esnaola (Villafranca, Guipúzcoa), 1/9/1717; Manuel de Lizaranzu (Alzola, Guipúzcoa), 1/9/1717; Juan Manglano (Arcos), 13/9/1717; Francisco de Grimau, 28/9/1717; Alonso de la Rosa (Cádiz), 18/9/1717.

Octubre

Gerónimo de Espinosa (Cádiz), 6/10/1717; Juan de Heredia (Extremadura), 11/10/1717; Francisco Antonio de Ledesma (Madrid), 12/10/1717; Pedro de Bargas y Ribera (Sevilla), 13/10/1717; Juan de Bargas y Ribera (Sevilla), 13/10/1717; Pablo Rovira (Alicante), 22/10/1717.

Noviembre

Francisco Rodillo (Madrid), 1/11/1717; Domingo Alonso (Burgos), 1/11/1717; Pedro de Valcarcel (Sevilla), 8/11/1717; Joseph de Arratia (Hernani), 26/11/1717.

Diciembre

Bernardo Pizarro (Bruselas, Flandes), 1/12/1717; Joseph Pedro y Cascajares (Cuevas de Cañar, Aragón), 16/12/1717.

Conclusiones

Superados los problemas y disfunciones propios de una institución de nueva planta, lo cierto es que la Academia de Guardias Marinas fundada en Cádiz en 1717 fue consolidándose conforme iban transcurriendo los años. Germen y origen de la actual Escuela Naval Militar de Marín, el modelo de Cádiz fue exportado a Cartagena y Ferrol, sedes de los otros dos departamentos de Marina, por cierto también creados por José Patiño en 1726. Así lo dispuso la real orden de 13 de agosto de 1776: «Ha resuelto SM con este motibo, y para beneficio de todas las Provincias del reyno que se forme, y establezca en cada uno de los tres Departamentos, una Compañía de Guardias Marinas arreglada en los termino siguientes...» (18).

Obra personal de José Patiño, la Academia de Guardias Marinas gaditana fue una de las numerosas realizaciones de este gran ministro e intendente general de la Marina. Toda su labor, como se ha señalado al principio, tuvo por objetivo principal el renacimiento de la maltrata Armada española de principios del siglo XVIII. Y a fe que lo logró. Por ello, no es de extrañar que en el imaginario colectivo de nuestra institución se haya acuñado una máxima, recogida por Blas y Domínguez, que reza de la siguiente manera: *Prius ruet mundus, quam surget Patinnius secundus*, «Antes desaparecerá el mundo que surgirá un Patiño segundo».

(18) Orden para el establecimiento de tres Compañías de Guardias Marinas. AMN, Ms. 1181, ff. 121-125.

Fuentes

- Archivo General de Indias (Sevilla)
- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (Viso del Marqués, Ciudad Real)
- Archivo del Museo Naval (Madrid)
- Biblioteca Nacional de España (Madrid).

Bibliografía

- ALCALÁ GALIANO, P.: *Noticia de las competencias de la Infantería de Marina y de los privilegios del Cuerpo General de la Armada*. Madrid, 1902.
- ALEMPARTE GUERRERO, A.: «Guardiamarinas rusos en el Cádiz de 1719», en *Revista de Historia Naval*, núm. 72. Madrid, 2001, pp. 7-21.
- BLANCA CARLIER, J.M.^a: *La Marina en Cádiz*. Cádiz, 1987.
- : «La Escuela Naval Militar, su origen histórico», en *Revista de Historia Naval*, núm. 32. Madrid, 1991, pp. 11-44.
- BLAS Y DOMÍNGUEZ, J.: «Patiño y Ensenada», en *Revista General de Marina*, núm. 123. Madrid, 1942, pp. 25-34.
- CERVERA PERY, J.: *La Marina de la Ilustración*. San Martín, Madrid, 1986.
- LAFUENTE, A., Y SELLES, M.A.: «El proceso de institucionalización de la Academia de Guardias Marinas de Cádiz. 1717-1748», en *Actas del III Congreso de la Sociedad Española de Historia de las Ciencias*, vol. II. San Sebastián, 1986, pp. 153-176.
- PANDO VILLARROYA, J.L. de: *La Administración en la Armada española*. Madrid, 1985.
- PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2006.
- PERONA TOMÁS, D.A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998.
- RUMÉU DE ARMAS, A.: «La política naval», en *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Madrid, 1989, pp. 21-51.
- SALVÁ Y RIERA, J.: *Patiño*. Madrid, 1942.
- TAPIAS HERRERO, E.: «Colbert y Patiño. Dos colosos en las Marinas borbónicas», en *Revista de Historia Naval*, núm. 134. Madrid, 2016, pp. 9-30.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:

Enviar un correo electrónico a publicaciones.venta@oc.mde.es especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación
(si diferente a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a:

publicaciones.venta@oc.mde.es, el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

Dirección de envío:
(sólo si es distinta a la anterior)

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



Publicaciones de Defensa
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)
publicaciones.venta@oc.mde.es

GUADALUPE, 1496: UN ASALTO ANFIBIO PIONERO Y SU ECO EN LA *CARTA A SODERINI*

Luis A. ROBLES MACÍAS
Ingeniero Industrial

Resumen

Este artículo reconstruye el asalto anfibio castellano a la isla de Guadalupe en 1496. Las fuentes colombinas dan un relato relativamente completo de la batalla, pero contienen incoherencias y lagunas. Al comparar este relato con el del asalto a Iti en la *Carta a Soderini*, publicada en nombre de Américo Vesputio, se concluye que se trata en realidad de la misma batalla. La fuente vespucciana aclara de hecho algunas de las dudas dejadas por las fuentes colombinas y nos da una visión más coherente y completa de la batalla. Surge también un paralelismo claro con un desembarco castellano anterior, ocurrido en Jamaica en 1494, que puede haber sido el primer asalto anfibio con apoyo de artillería naval de toda la historia. La identificación del relato vespucciano de la batalla de Iti con la batalla real de Guadalupe arroja luz tanto sobre la elaboración de la *Carta a Soderini* como sobre la ejecución de unas operaciones anfibia pioneras para su época.

Palabras clave: guerra anfibia, descubrimiento de América, Cristóbal Colón, Américo Vesputio.

Introducción

ESTE artículo reconstruye en detalle el asalto anfibio a la isla caribeña de Guadalupe, llevado a cabo el 10 de abril de 1496 por un contingente castellano a bordo de dos carabelas capitaneadas por Cristóbal Colón y Juan Aguado, que estaban realizando el viaje de vuelta del segundo viaje colombino a las Indias. Tal y como se explicará en los antecedentes, el combate en Guadalupe reviste gran importancia para la historia de la guerra anfibia por tratarse de uno de los primeros casos de uso de la artillería naval para apoyar un desembarco. Un precedente muy cercano se encuentra en el ataque realizado por el mismo Colón a la isla de Jamaica en mayo de 1494.

Hasta ahora se consideraba que el combate en Guadalupe había sido narrado solo en tres crónicas: la de Bartolomé de Las Casas, la Hernando Colón y la de Antonio de Herrera. Del cruce de estas tres fuentes se obtiene una visión relativamente completa del combate, si bien persisten algunas dudas e incoherencias aparentes. Se mostrará sin embargo que el relato de la batalla de Guadalupe parece haber sido recogido también en una tercera obra pasada por alto hasta ahora: la *Carta o Lettera a Soderini*, cuyo apócrifo remitente relata en primera persona cuatro viajes de descubrimiento atribuidos a Américo Vespucio. El autor de la *Lettera* alteró el lugar y la fecha de la batalla, pero por lo demás conservó una serie de informaciones que permiten identificarla, casi sin lugar a dudas, con el asalto anfibio a Guadalupe. La constatación de que la *Carta* contiene un relato real pero correspondiente a un viaje en el que Vespucio, con toda seguridad, no participó es una aportación importante a la cuestión vespuciana. Por otro lado, de la versión del combate recogida en la *Lettera* se pueden extraer algunos datos que aclaran el desarrollo real de la batalla de Guadalupe.

Antecedentes

Guerra anfibia a finales del siglo xv

La guerra anfibia es uno de los tipos de operación bélica más complejos, por la necesidad de coordinación entre unidades terrestres y navales. Hay noticias de operaciones de esta índole desde la antigüedad clásica, pero la historiografía militar se ha centrado principalmente en el estudio de la guerra anfibia reciente, sobre todo la del siglo xx. Son extremadamente escasos los estudios sobre este género de operaciones en la Edad Media y la primera edad moderna, la cual es la época que nos interesa en este artículo. De hecho, hace diez años los editores de la primera obra colectiva dedicada a la guerra anfibia entre los siglos xi y xvii afirmaban que ese período de 700 años constituía «un agujero negro para la historiografía» (1). En la última década han ido apareciendo publicaciones que han contribuido a paliar esa carencia, pero a día de hoy los estudios sobre el particular centrados cronológicamente entre finales del siglo xv y principios del xvi siguen siendo escasísimos.

Y, sin embargo, una de las innovaciones más importantes en la historia de la guerra anfibia tuvo lugar a finales del siglo xv. Mientras que hasta entonces, en los ataques anfibios, las flotas se habían limitado a transportar la fuerza invasora hasta la costa y a ahuyentar a los barcos enemigos, por esas fechas algunas marinas europeas empezaron a apoyar los desembarcos con su artillería naval. La historiografía considera que el caso más antiguo de asalto anfibio con fuego naval de apoyo a tierra data de septiembre de 1494, en la batalla de Rapallo (cerca de Génova, Italia) (2). Allí, un ejército de unos 4.000 hombres

(1) TRIM y FISSEL, p. 10.

(2) *Ibidem*, p. 443.

del reino de Nápoles había ocupado esta población costera, que carecía de fortificaciones o artillería de defensa. Pocos días después, una flota francesa llegó a Rapallo y desembarcó sin oposición un contingente de mercenarios suizos que poco después trabó combate con las tropas napolitanas allí apostadas. Los suizos pasaron apuros porque no tenían espacio para formar, pero la artillería del buque insignia francés les salvó al bombardear a placer a los napolitanos. Mientras, otro pequeño ejército francogénovés avanzaba por tierra sobre el flanco napolitano. Los napolitanos huyeron en desbandada y sufrieron una dura derrota (3).

La batalla anfibia de Guadalupe, de la que este artículo trata principalmente, tuvo lugar en abril de 1496, apenas año y medio después de Rapallo. Más aún: un combate bastante similar ocurrió en Jamaica en mayo de 1494, unos meses antes de Rapallo. Estos datos cronológicos sirven para dar una medida de lo innovador que fue el uso de la artillería naval por los castellanos en sus asaltos anfibios durante los primeros años de la conquista de América.

Descubrimiento de las islas de los Caníbales en 1493

La isla de Guadalupe pertenece al grupo de las Pequeñas Antillas y está situada en un lugar estratégico, ya que frente a esta isla, y a las vecinas Mariagante y Dominica, desemboca el gran corredor de vientos y corrientes que conduce de manera natural a las naves de vela desde las islas Canarias hasta el Nuevo Mundo. Durante más de tres siglos, los derroteros españoles recomendarían esta ruta como la manera más rápida de dirigirse a América.

A finales del siglo xv, Guadalupe estaba habitada por un pueblo al que los descubridores castellanos denominaron «caribes», «canibas» o «caníbales». Esta etnia ocupaba también otras islas de las Antillas y algunas costas del norte de Sudamérica. Durante el primer viaje de Colón (1492-1493), los descubridores no pasaron por las Pequeñas Antillas, pero los indígenas de La Española les hablaron de una isla, «la segunda a la entrada de las Yndias», cuyos habitantes eran «muy feroces» y comían «carne [h]umana» (4).

El 3 de noviembre de 1493, la gran armada de 17 naves enviada a las Indias al mando de Colón (el denominado segundo viaje colombino) descubrió las Pequeñas Antillas. De las numerosas crónicas que relatan este episodio me basaré sobre todo en las de dos testigos presenciales: el doctor Diego Álvarez Chanca y el aventurero Michele Cuneo. En la isla llamada por los indígenas Turuqueira, que Colón bautizó Guadalupe, desembarcó el capitán de una carabela, que se acercó a unas casas. Los habitantes huyeron y el capitán se llevó a las naves dos papagayos, un poco de algodón y «cuatro o cinco

(3) LABORDE, pp. 400-401; CLOUGH.

(4) Carta de Cristóbal Colón al escribano de ración, fechada «sobre las islas de Canarias» a 15 de febrero de 1493. Impresa probablemente en el taller de Pedro Possa, en Barcelona, en abril de 1493.



Las «islas de Canibales» en el mapa de Juan de la Cosa (1500). Guadalupe es la isla mayor del grupo, coloreada en verde. Juan de la Cosa iba a bordo de las carabelas que recalaron en Guadalupe tanto en 1493 como en 1496

huesos de brazos y piernas de hombres», por lo que los descubridores se dijeron «que aquellas islas eran las de caribe que son habitadas de gente que comen carne humana» (5). Empezaba así la estigmatización de los caribes como pueblo antropófago y, por tanto, legítimo objeto de guerra y esclavización por parte de los europeos.

Más tarde, en otro punto de la misma isla de Guadalupe, desembarcaron otras partidas —una de ellas, al parecer, sin permiso de Colón (6)— que capturaron a más de treinta mujeres, dos hombres y varios muchachos. Algunas de estas presas eran caribes, pero otras pertenecían a pueblos rivales que se encontraban en la isla como esclavos. Colón enviaría algunos a los reyes como muestra en 1494 (7). Los castellanos constataron la inferioridad militar de los indígenas ya que, según observa Chanca, sus armas «son flechas en lugar de hierros», que a gente sin armadura, «como son todos, es cosa que les puede matar y hacer harto daño, pero para gente de nuestra nación no son armas para mucho temer».

La armada de Colón prosiguió su ruta por las Pequeñas Antillas y en otra isla a la que llamó Santa Cruz, también poblada por caribes, volvió a desem-

(5) Carta del doctor Diego Álvarez Chanca al cabildo de Sevilla, transcrita en GIL y VARELA, pp. 157-158. En todas las citas de este cronista he modernizado la ortografía para facilitar la lectura.

(6) COLÓN, cap. XLVII. Según Cuneo, esa partida desembarcó para robar.

(7) CUNEO, Michele: *Carta a Hieronymo Annari* (Savona, 15 y 28 de octubre de 1495). Transcrita en PÉREZ DE TUDELA, doc. 316, p. 854.

barcar tropas que capturaron a varios habitantes. Cuando el batel con la partida de desembarco regresaba a las carabelas, sus ocupantes vieron una canoa con siete indígenas a bordo. Los europeos atacaron la canoa sin mediar provocación, la hundieron y, a pesar de que los caribes se defendieron heroicamente («con mucha osadía», según Chanca), los apresaron a todos. En la refriega murió un indio y fueron heridos dos europeos (8). Colón entregó a Michele Cuneo una de las caribes capturadas, contra la que el amigo del Almirante perpetró una violación (9).

Con estos antecedentes tan violentos, no es de sorprender que en 1496 los hombres de Colón se encontraran en Guadalupe con un recibimiento hostil por parte de los indígenas. ¿Hubo algún otro contacto entre caribes y europeos entre el descubrimiento de 1493 y el retorno de Colón en 1496? No hay constancia, pero tampoco sería de extrañar. Entre 1494 y 1495 zarparon de Andalucía tres expediciones con provisiones para los colonos de La Española, y es probable que al menos alguna de ellas recalase en Guadalupe o en alguna de las islas cercanas, dada su situación geográfica y máxime cuando algunas de estas expediciones fueron guiadas por pilotos que habían participado en el viaje de 1493. Se sabe también que en febrero de 1495, por orden de Colón, Antonio de Torres intentó regresar a Europa a través de las Pequeñas Antillas. Los vientos contrarios le hicieron perder un mes, de modo que al final desistió de su empeño y siguió la ruta natural, es decir rumbo nordeste hacia las Azores. En cualquier caso, si estas expediciones de suministro recalaron en Guadalupe no nos han dejado ninguna noticia sobre su posible interacción con los indígenas.

Batalla anfibia en Jamaica

En mayo de 1494, una expedición capitaneada por Colón descubrió la isla de Jamaica y entabló un combate con los indígenas que, como veremos, tiene ciertos puntos en común con la batalla de Guadalupe de 1496. Para comprender lo ocurrido hay que cotejar varios relatos diferentes.

Según la *Historia del Almirante*, de Hernando Colón (10), el lunes 5 de mayo las tres carabelas capitaneadas por su padre fondearon en la costa jamaicana, y a ellas acudió gran cantidad de gente en canoas. Al día siguiente, cuando las lanchas de las carabelas estaban buscando un puerto, fueron rodeadas por canoas con indígenas armados y hostiles, por lo que las lanchas regresaron a los navíos, rehuyendo el combate. Tras este encuentro, Colón ordenó no amilanarse, para que los indígenas no se envalentonaran, y en otro puerto, llamado Puerto Bueno, las lanchas bajaron de nuevo al agua y esta vez sí entablaron combate con unos indios que les arrojaban lanzas desde unas canoas.

(8) CHANCA, pp. 161-162.

(9) PÉREZ DE TUDELA, p. 855.

(10) COLÓN, cap. LIV.

Los de las lanchas hirieron «a seis o siete» con sus ballestas. Tras esta escaramuza, los indios se acercaron pacíficamente a las carabelas en sus canoas, sin mostrar ya hostilidad. Fray Bartolomé de Las Casas recoge la misma versión del relato que don Hernando, añadiendo solo comentarios sobre cuánta razón asistía a los indígenas en defender su territorio (11).

Hay sin embargo un testigo presencial que nos ha legado una versión más completa, y probablemente más exacta, de los acontecimientos. Se trata de Michele Cuneo, quien en su crónica afirma que, al llegar a la «isla Iamahich», los expedicionarios encontraron «un puerto óptimo muy poblado» en el que fondearon. De repente se encontraron (se supone que a bordo de las carabelas) rodeados de unas sesenta canoas, y para espantarlas dispararon diez o doce salvas de fogueo con sus bombardas. Los indígenas huyeron a tierra pero, cuando los cristianos intentaron desembarcar, los recibieron a pedradas. Las lanchas dieron media vuelta y regresaron a las naves. Entonces los cristianos decidieron — Cuneo no nos dice si a iniciativa de Colón— armar las lanchas con ballestas y bombardas y regresar a tierra. Cuando los indígenas aparecieron de nuevo para lanzarles piedras, la respuesta fue contundente: los ballesteros mataron a dieciséis o dieciocho indios, mientras que las bombardas abatieron a cinco o seis más. Este combate, precisa Cuneo, tuvo lugar después del atardecer, y esa misma tarde las lanchas regresaron a las carabelas. No aclara si llegaron a desembarcar o no. Al día siguiente, los cristianos regresaron «para combatir», pero esta vez los indígenas los recibieron con los brazos en cruz implorándoles misericordia, de manera que pudieron desembarcar ya sin oposición (12).

El relato de Cuneo nos revela unos hechos más crudos de los que recoge la versión de Hernando Colón, que en comparación con aquella parece edulcorada. Pero no es este punto el que nos interesa destacar aquí. Lo que deseamos subrayar es un detalle que aporta Cuneo relativo a la táctica militar castellana: el de que los hombres de Colón no solo montaron con ballestas en las lanchas, sino que las equiparon con artillería.

Una tercera fuente, la crónica de Andrés Bernáldez, que habló con Colón en su casa justo después del regreso de este en 1496, aporta aún algunos detalles suplementarios al relato. Esta versión coincide por cierto con la contenida en una de las cartas del *Libro copiadador de Colón*, manuscrito aparecido en 1989 (13). Bernáldez omite la descarga de fogueo de las carabelas y dice que, cuando Colón envió una barca a reconocer la entrada de un puerto, le salieron al encuentro dos canoas que le «tiraron muchas varas». Los de la barca sí se defendieron, contrariamente a lo que afirma don Hernando, y pusieron en fuga a las canoas. A continuación, las carabelas entraron en el puerto y los castella-

(11) LAS CASAS, cap. XCIV.

(12) PÉREZ DE TUDELA, p. 864 (ff. 38v-39r del original de CUNEO).

(13) Carta-relación del Almirante a los Reyes Católicos acerca de la exploración de las islas Española, Cuba y Jamaica. La Isabela, 26 de febrero de 1495. Texto reproducido en PÉREZ DE TUDELA, doc. 256. El pasaje sobre la batalla de Jamaica se encuentra en las pp. 728 y 729.

nos avistaron en la costa gran cantidad de indígenas en son de guerra. El Almirante ordenó armar las tres barcas de las carabelas para atacarles, ya que «no era razón dejarlos en aquella osadía sin pena, porque otra vez no se atreviesen así». Según Bernáldez, los de las barcas se acercaron a la costa y dispararon sus ballestas (no menciona bombardas) contra los jamaicanos, que empezaron a atemorizarse. Los castellanos desembarcaron, siguieron disparando y soltaron un perro de combate que terminó de poner en fuga a los indígenas. Al día siguiente, una embajada de seis de estos bajó a la playa y pidió paz.

Si se combina el relato de Cuneo con el de Bernáldez, resulta un desembarco anfibio realizado por tres lanchas armadas con ballestas y bombardas. Este uso de artillería naval en embarcaciones ligeras de desembarco es una innovación remarcable que anticipa la táctica que aplicaría el mismo Colón en Guadalupe dos años más tarde. Es importante hacer notar que, además, la batalla de Jamaica es anterior en unos cuantos meses a la mencionada de Rapallo, que pasa por haber sido el primer combate anfibio con apoyo de artillería naval de la historia.

La batalla de Guadalupe de 1496 según las fuentes colombinas

La batalla que ocurrió en Guadalupe en 1496 se conocía hasta ahora solo por tres fuentes, muy relacionadas entre sí: la *Historia del Almirante* de Hernando Colón (14), la *Historia de las Indias* de fray Bartolomé de Las Casas (15) y las *Décadas* de Antonio de Herrera (16). Las dos primeras debieron de basarse para este episodio en un mismo relato, hoy perdido, del propio Cristóbal Colón, si bien presentan entre sí pequeñas variantes. La crónica de Herrera está basada casi íntegramente en la versión de Las Casas, aunque aporta un interesante detalle adicional. En esta sección se seguirá principalmente la narración del dominico, añadiendo los detalles proporcionados por don Hernando y por Herrera cuando sea preciso.

El 10 de marzo de 1496, las carabelas *Niña* y *Santa Cruz*, al respectivo mando de Cristóbal Colón y Juan Aguado, zarparon de La Isabela (en La Española) para emprender el viaje de regreso a Europa. Aguado había llegado a la isla seis meses antes con cuatro carabelas, que se hundieron en el puerto a causa de un huracán junto a otras dos naves allí presentes. La *Santa Cruz* fue construida en La Isabela con los materiales rescatados de este naufragio.

A bordo de la *Niña* y de la *Santa Cruz* iban «doscientos y veinte y tantos hombres y más treinta indios» (don Hernando da el dato de «225 cristianos y 30 indios», entre los cuales se hallaba el rey Caminabo), si bien no todos los cristianos estaban en condiciones de luchar, porque varios iban enfermos. Los

(14) COLÓN, caps. LXII y LXIII.

(15) LAS CASAS, cap. CXI, pp. 453-455.

(16) HERRERA Y TORDESILLAS, libro III, pp. 81-82.

dos jefes, Colón y Aguado, andaban a la greña tras haber tenido «hartos enojos y barajas» antes de partir, según recoge Las Casas.

En las últimas décadas han salido a la luz los nombres de al menos 101 de los participantes en este viaje (17). Treinta y seis de ellos, cuyos nombres se recogen en el cuadro que ofrecemos a continuación, tenían oficio militar, incluyendo siete ballesteros y dos lombarderos, es decir artilleros. Uno de los dos lombarderos, Antonio de Puertos, era un veterano que había participado en el sitio de Baza de 1489, durante la guerra de Granada (18).

HOMBRES DE ARMAS A BORDO DE LAS CARABELAS EN GUADALUPE (ABRIL DE 1496). LA LISTA NO INCLUYE A SIETE «HOMBRES DE A PIE» NI A GENTE DE OTROS OFICIOS QUE TAMBIÉN PUDIERON PARTICIPAR EN EL COMBATE

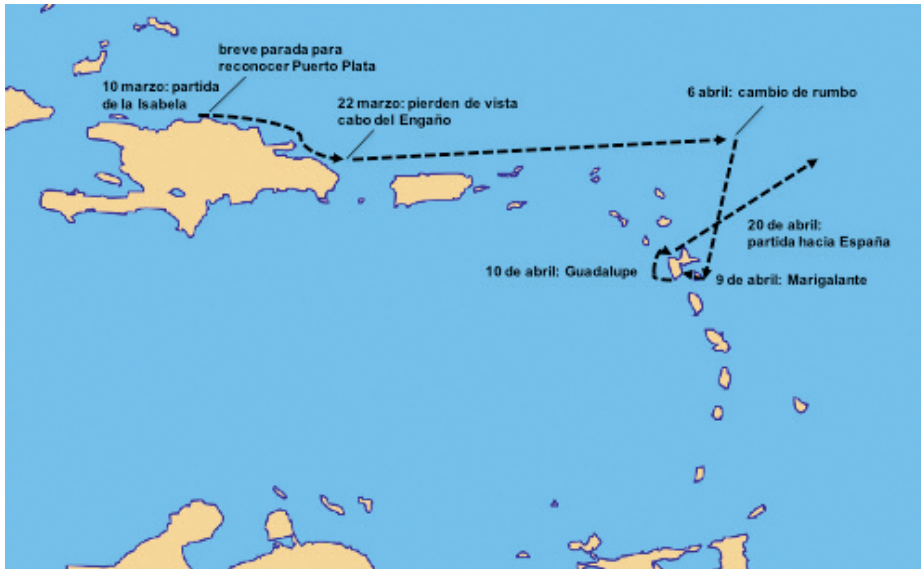
| <i>Oficio</i> | <i>Cantidad identificada</i> | <i>Nombres identificados</i> |
|--------------------------------------|------------------------------|---|
| Lombarderos | 2 | Antonio de Puertos, Roldán. |
| Ballesteros | 7 | Blasco de Santa María, Gilberto, Gregorio de Asexas, Lázaro de Cáceres, Luis de Salinas, Pedro de Escalante, Ortuño Vizcaíno. |
| Espaderos | 4 | Alonso de Arévalo, Antonio de Poblet, Pedro de Pineda, Pedro del Castillo. |
| Maestro mayor de fortalezas y navíos | 1 | Miguel de Acevedo. |
| Trompetas | 3 | Alonso de Valladolid, Andrés del Castillo, Juan Franco. |
| Escuderos | 19 | Bartolomé de Morales, Fernando de Córdoba, Francisco Barrasa, Francisco Vargas, Juan Cerón, Juan Pérez de Molina, Luis de Mayorga, Pedro de Arroyal, Fernando González de la Zafra, Juan Pérez Caravallo, Alonso Bravo, Antón de la Puebla, Fernando de la Mora o Morería, García de Villanueva, Juan de Salaya, Lorenzo de Jerez, Martín de Luna, Pedro de Ronda, Pedro de Trujillo. |
| TOTAL | 36 | |

Colón puso rumbo al este, desde La Isabela, para dirigirse a España. Es una decisión difícil de justificar, sobre todo tras el fracaso de Antonio de Torres poco tiempo atrás al enfilarse la misma ruta. El investigador Samuel Morison, quien reconstruyó las rutas seguidas por Colón y el cual en general no escatima elogios hacia el Almirante, consideró que en este caso la ruta fue muy mal elegida («very ill chosen») y afirmó que Colón tuvo suerte de que no se le muriesen de hambre la mitad de sus pasajeros y tripulantes (19).

(17) LEÓN GUERRERO, apéndices II y III.

(18) Archivo General de Simancas (AGS), Registro General del Sello (RGS), leg. 148909, f. 305. Que se guarde a favor de Antonio de Puertos, lombardero, vecino de Cuenca, la pragmática de oficiales reales de 1419. Real de Baza, 27 de septiembre de 1489.

(19) MORISON, p. 497.



Reconstrucción del itinerario seguido por las carabelas de Colón y Aguado.
(Elaboración propia)

Las dos carabelas avanzaron lentamente hacia el este, contra los vientos y corrientes dominantes, y el 22 de marzo perdieron de vista el último cabo de La Española. Varios días después (el 6 de abril según don Hernando), Colón ordenó poner rumbo sur porque no había cargado alimentos suficientes en La Isabela. Pretendía así tomar provisiones en las islas que por aquel entonces se llamaban «de los Caníbales». El 9 de abril fondearon en la despoblada isla de Marigalante, y el domingo 10 de abril siguiente llegaron a la cercana de Guadalupe.

Tanto Las Casas como don Hernando afirman que Colón envió a tierra barcas «bien armadas». Debía de tratarse del mismo tipo de bateles o lanchas ya mencionados anteriormente en Jamaica. Ninguna de las dos crónicas da detalles sobre qué armamento en concreto llevaban estas barcas (los soldados ¿portaban solo sus armas individuales, o también iban pertrechados con alguna pieza de artillería?). El objetivo de las barcas era desembarcar en Guadalupe, pero sus ocupantes desistieron de su pretensión «porque hacía mucha mar» y «salieron del monte muchas mujeres con sus arcos y flechas para defender que no desembarcasen». Dos indios de La Española que iban a bordo de las barcas fueron enviados a nado a la playa, a parlamentar con las mujeres. Los indios explicaron que los cristianos solo querían alimentos, y las mujeres les «respondieron que se fuesen a la otra parte de la isla, donde estaban sus maridos en sus labranzas y que allí hallarían recaudo». Don Hernando precisa que la otra parte de la isla era «el lado de tramontana», o sea el norte.

Así pues, los cristianos se dirigieron a la banda norte de Guadalupe y, «yendo los navíos junto con la playa», sufrieron un ataque por sorpresa de los

indígenas. Como cuenta Las Casas, «salieron infinitos indios dando alaridos y echando millares de flechas a los navíos», pero sin ningún efecto porque «no alcanzaban». Entonces «fueron las barcas a tierra», es decir los cristianos iniciaron un asalto anfibio. En este punto divergen ligeramente las narraciones de Las Casas y de don Hernando. El dominico afirma que «los indios resistieron con sus armas» contra las lanchas, mientras que Hernando Colón da cuenta de una táctica diferente: los indios inicialmente habían estado «en la ribera» pero, «viendo que las barcas armadas querían tomar tierra», no permanecieron estáticos sino que «se retiraron a una emboscada y, cuando los nuestros llegaron a tierra, los asaltaron para impedirles desembarcar». En cambio, ambas crónicas concuerdan en que los indios terminaron huyendo hacia los bosques del interior de la isla cuando las bombardas de los navíos abrieron fuego, causándoles pavor a tenor de la *Historia del Almirante* y algunas bajas según Las Casas. Aquí Antonio de Herrera difiere ligeramente de los otros dos cronistas al afirmar que los indios huyeron a los montes porque «de las Barcas se les tiraron algunos Esmeriles, i hicieron daño» —la palabra «esmeril» designa una pieza pequeña de artillería—. Así que, según Herrera, la artillería que ahuyentó a los indígenas iba montada en las barcas, no en las carabelas. Este detalle es, como veremos, muy significativo.

En cualquier caso, los cristianos quedaron dueños de la playa y del poblado indígena. Este combate constituye el segundo uso conocido de artillería naval en el Nuevo Mundo, tras el combate de Jamaica de 1494. También se trata de uno de los casos más antiguos documentados de asalto anfibio con apoyo artillero, posterior en solo año y medio al de los franceses en Rapallo. Merece la pena señalar que, aunque los indígenas habían perpetrado su ataque con flechas al parecer por sorpresa, el asalto anfibio fue premeditado, pues las barcas que se aproximaron inicialmente a la costa sur de Guadalupe iban ya «bien armadas». Colón se había dirigido a aquella isla porque necesitaba provisiones, y las iba a conseguir por la fuerza si era preciso.

Hay un aspecto de los relatos de Las Casas y Hernando Colón que no queda del todo claro. Las barcas bien armadas que parlamentaron inicialmente con los indígenas ¿regresaron después a las carabelas, o se dirigieron por sí solas a remo hasta la costa norte de la isla? Ambas crónicas utilizan la palabra «navíos» en el relato de la batalla, lo cual sugiere que se trataba de las carabelas. Estas debieron de dar la vuelta a la isla a vela y, después, soltar de nuevo sus barcas, cargadas de hombres de armas, contra los indios flecheros. Otro punto que resulta confuso es en qué momento la artillería castellana se puso a disparar contra los caribes. De las dos crónicas parece desprenderse que fue hacia el final de la batalla, cuando los indígenas estaban enzarzados con las tropas recién desembarcadas. Sin embargo, de haber sido así, el riesgo de bajas por fuego amigo entre los castellanos habría sido bastante alto.

Volviendo al relato de Las Casas, tras la batalla los cristianos procedieron a saquear y destruir el poblado caribe. A través del dominico nos llega la lista de los objetos capturados que llamaron la atención de Cristóbal Colón: guacamayos, miel y cera, a los cuales don Hernando añade telares y unas sorprenden-

tes hachas de hierro que, sin embargo, no parecen haber sido utilizadas en el combate. Don Hernando también menciona «un brazo de hombre puesto a asar» que Las Casas omite. Pero lo más importante para los hombres de Colón era conseguir alimentos, y por eso enseguida el contingente desembarcado se puso a fabricar pan de yuca (*cazabí* en lengua arawak) con lo hallado en el poblado. Según Hernando Colón, produjeron alimento para veinte días, que era tanto como lo que quedaba en aquel momento en las bodegas de las carabelas. También recogieron agua y leña.

Entretanto, Colón envió un destacamento de cuarenta hombres para reconocer el interior de la isla. Volvieron con prisioneros: tres muchachos y diez mujeres. Entre estas últimas se contaba una mujer importante («la señora del pueblo y, por ventura, de toda la isla», según Las Casas, o solo «la mujer de un cacique» en el relato de don Hernando). El Almirante dejó escrito que aquellas mujeres de Guadalupe «debían tener las costumbres que se cuentan de las Amazonas», a juzgar por lo que vieron y oyeron de las prisioneras. Las Casas omite en su crónica el apunte de Colón sobre las mujeres, pero don Hernando sí lo incluye, y con bastantes detalles. Al parecer, a través de la señora caribe los cristianos descubrieron que los arqueros que habían tratado de impedir el desembarco de las lanchas en la playa habían sido todos mujeres, salvo cuatro hombres.

El 20 de abril las dos carabelas hicieron vela hacia la península ibérica, pero antes Colón decidió liberar a los prisioneros —salvo a la señora caribe y a su hija— y regalarles «algunas cosillas de Castilla» para congraciarse con ellos. Según parece, tomó esta decisión porque se daba cuenta de que la isla de Guadalupe «estaba en el paso» o, como dice don Hernando, «era como una escala, y puerta para las otras islas», es decir un punto estratégico en la ruta natural desde Canarias hasta La Española. Las Casas ironiza sobre este aparente gesto de buena voluntad de Colón, tardío, muy limitado y manifiestamente insuficiente, ya que los habitantes de Guadalupe seguirían evidenciando hostilidad hacia los españoles hasta al menos el siglo XVII (20).

Asalto anfibio a la isla de Iti en la *Lettera a Soderini*

La *Lettera a Soderini* es una obra que narra en primera persona cuatro viajes que el florentino Américo Vesputio supuestamente habría realizado a las Indias. Fue publicada en italiano hacia 1504 o 1505, probablemente en Florencia, con el título de *Lettera di Amerigo Vespucci delle isole nuovamente trovate in quatro suoi viaggi*. En 1507 se publicó en Saint-Dié des Vosges

(20) Por ejemplo, en 1632, el explorador Nicolás de Cardona observó que en Guadalupe «los indios no son nada dóciles». *Descripciones geográficas e hydrográficas de muchas tierras y mares del Norte y Sur en las Indias, en especial del descubrimiento del Reino de la California hecho con trabajo e industria por el capitán y cabo Nicolás de Cardona*. Manuscrito conservado en la Biblioteca Nacional de España (BNE), sign. Ms. 2468, 1632, p. 14.

(Lorena) una versión en latín titulada *Quattuor Americi Vesputii Navigationes*, que tuvo gran difusión por toda Europa. Existen además varias versiones manuscritas en italiano (21). La cuestión de la autenticidad de esta obra ha hecho correr ríos de tinta, enfrentando a quienes defendían que el texto había salido de la mano del mismo Vespucio con los que la consideraban una burda falsificación. Hoy día la comunidad historiográfica se orienta hacia posiciones intermedias (22).

El relato del primero de los cuatro viajes narrados en la *Lettera* contiene una narración bastante vívida de una batalla acaecida supuestamente hacia 1498, en una isla llamada Iti, entre «cristianos» miembros de una expedición castellana e indígenas. En realidad, el relato abarca dos batallas diferentes: la del primer día es un asalto anfibio con apoyo de artillería naval, y la del día siguiente, un combate más convencional en tierra. El texto completo se encuentra transcrito en el apéndice de este trabajo.

El autor de la *Lettera* afirma haber viajado en una flotilla de pabellón castellano que, tras múltiples peripecias a lo largo de trece meses de travesía por las Indias, fondeó en un gran puerto, cuyo nombre no indica, para reparar sus naves. Allí, los expedicionarios congeniaron con los naturales, que les hablaron de unas islas distantes unas cien leguas desde las que les atacaban tribus enemigas de antropófagos. Los castellanos decidieron lanzar una operación de castigo contra esas tribus y, al partir, autorizaron a embarcar con ellos a siete de estos indios aliados.

Tras navegar siete días con rumbo estenordeste («infra greco et levante»), llegaron a un archipiélago que comprendía islas tanto desiertas como habitadas. Según la versión impresa de la *Lettera*, el tiempo total de navegación fue de siete días, pero de la versión manuscrita contenida en el denominado Códice Amoretti podría entenderse que se prolongó dos semanas: primero, siete días hacia el estenordeste, y después, con rumbo no especificado, otros siete días hasta ver tierra.

Las naves se dirigieron a una isla habitada que, según la *Lettera*, se llamaba Iti. Los castellanos prepararon lanchas («battelli») —no dice cuántas—, que armaron con soldados escogidos («buona gente») y con tres piezas de artillería cada una. También iban a bordo varios indios para hacer de intérpretes. Las lanchas partieron hacia la orilla y avistaron más de cuatrocientos hombres y muchas mujeres, todos desnudos, armados con arcos y flechas, lanzas y escudos pequeños cuadrados. Todos los guerreros tenían el cuerpo pintado y adornado con plumas, señal de que iban en son de guerra.

Cuando las lanchas se acercaron tanto a la orilla que quedaron a tiro de arco, los indígenas saltaron al agua y comenzaron a lanzar flechas a los invasores. Los cristianos, dice la *Lettera*, se vieron obligados a disparar su artillería. Algunos indígenas cayeron muertos (la versión Amoretti da la cifra de

(21) Para una reconstrucción del stemma de la obra, con todas las versiones impresas y manuscritas salvo la del Códice Amoretti, véase MCINTOSH.

(22) FORMISANO y MASETTI, pp. 73-74.

entre 36 y 40 bajas), y entre eso y el estruendo de las descargas, todos los demás salieron huyendo hacia tierra.

Los asaltantes hicieron una pausa para deliberar («nuestro consilio») y acordaron desembarcar y combatir. La cifra de soldados desembarcados varía entre las dos versiones de la *Lettera* (cuarenta y dos atendiendo a la impresa y sesenta según la manuscrita). Ya en tierra trabaron combate con los indígenas, contra quienes lucharon cerca de una hora pero con poco éxito, ya que no conseguían acercarse lo suficiente para asestarles golpes de lanza o espada. Solo pudieron causar bajas al enemigo los soldados que disparaban con ballesta o espingarda —un arma de fuego individual de cañón alargado—. Los indígenas también hirieron a algunos cristianos.

Finalmente, los cristianos lograron aproximarse hasta llegar al combate cuerpo a cuerpo, y ahí sus armas y protecciones de metal por fin resultaron decisivas. Los indígenas huyeron por montes y bosques, dejando muchos muertos y heridos en el campo de batalla. Llegados a este punto —dice la *Lettera*—, los asaltantes, visiblemente cansados, renunciaron a lanzar una persecución y retornaron a sus naves. Los indios que acompañaban a los cristianos sobrevivieron todos y no cabían en sí de gozo al haber logrado derrotar a sus acérrimos enemigos.

Dos versiones de una misma batalla

Las coincidencias entre el asalto anfibio narrado en la *Lettera* y la operación de Colón en Guadalupe son numerosas. En ambos casos los castellanos parten con indios aliados hacia unas islas donde habitan tribus enemigas a las que acusan de practicar la antropofagia; en ambos casos preparan lanchas bien armadas, en las que embarcan algunos indios como intérpretes; en ambos casos, en fin, los habitantes de la isla reciben a los cristianos a flechazos, contándose mujeres entre los arqueros. La artillería castellana mata a algunos indígenas y asusta a los demás, que huyen. Los castellanos consiguen desembarcar y, tanto según la *Lettera* como de acuerdo con Hernando Colón, luchan en tierra con los indígenas y, tras el encuentro, quedan dueños del campo de batalla.

El uso de bombardas a bordo de las lanchas de desembarco descrito en la *Lettera* no se menciona explícitamente en los relatos de Las Casas o de don Hernando, pero concuerda plenamente tanto con la versión de Antonio de Herrera como con lo narrado por Michele Cuneo sobre la batalla de Jamaica de 1494.

En fin, otras similitudes más circunstanciales son que la isla de los antropófagos está a una distancia considerable hacia el este respecto a la isla donde viven los indios aliados; que los castellanos tardan una o dos semanas en arribar allí según la *Lettera* —frente a los dieciocho días del relato colombino—, o que el archipiélago avistado incluye algunas islas desiertas, lo cual recuerda a la despoblada Marigalante, vecina de Guadalupe.

Las divergencias entre las dos fuentes atañen sobre todo al nombre de la isla —Iti según la *Lettera*, el cual ha sido identificado tradicionalmente con Haití (La Española) por los historiadores— y la fecha, que la *Carta* no da explícitamente pero que otros datos anteriores y posteriores permitirían situar en algún momento de 1498. En la narración de la *Lettera* falta la primera fase del relato colombino: el encuentro con las mujeres en la costa sur de la isla, y por el contrario el combate anfíbio se prolonga con una batalla terrestre al día siguiente, en la que los cristianos logran una gran victoria, destruyen el poblado indígena y capturan cientos de prisioneros a los que esclavizan. En la narración colombina, dichos cristianos saquean y destruyen el poblado, pero sin entablar ninguna otra batalla. Por último, los motivos evocados para el ataque a la isla son muy diferentes en los dos relatos; y así, mientras que Colón lo realiza para conseguir provisiones, la *Lettera* pretende que el lector crea que Vesputio y sus compañeros se dirigieron a guerrear a Iti por puro altruismo hacia sus aliados indios.

Las discrepancias entre las dos fuentes son en realidad sencillas de explicar si se tienen en cuenta el método de trabajo y las intenciones del anónimo redactor de la *Carta*. Este recopiló informaciones y narraciones de fuentes diversas, las modificó como mejor le pareció y construyó con ellas una apología de los viajes de descubrimiento, personificados en Vesputio. Es bien sabido, por ejemplo, que el primer viaje de la *Lettera* incluye descripciones tomadas de cartas auténticas de Vesputio que se refieren a otro viaje posterior (23). En esa línea, no sorprende que el editor de la *Lettera* insertase el relato de la batalla de Guadalupe en un punto de la obra en el que no corresponde cronológicamente, y que hiciese de Vesputio un testigo presencial de los hechos, cuando en realidad este se encontraba en Andalucía por aquellas fechas. También resulta comprensible que el editor omitiese el motivo real de Colón para atacar Guadalupe, ya que era francamente poco glorioso. La figura del Almirante cobraba realce obviando el genuino motivo por el que ordenó el ataque —saquear alimentos para compensar una carencia de provisiones a bordo que se podría achacar, bien a un error de planificación, bien a una situación general de hambruna en La Isabela—, y atribuyéndolo a un supuesto espíritu de caballerosidad hacia los indios digno de Don Quijote. A su vez, el silenciar el motivo del asalto a Guadalupe condujo lógicamente al editor de la *Lettera* a omitir también el episodio del encuentro con las mujeres en la costa sur de la isla, en el cual los indios intérpretes declaraban venir solo en busca de alimentos.

Quedan por explicar las diferencias en relación con el nombre de la isla, así como la batalla terrestre añadida por la *Lettera*, y sospechamos que ambos puntos están ligados. En efecto, en el verano de 1496 una flotilla de tres naves capitaneada por Peralonso Niño llevó provisiones a La Española y regresó a Europa con trescientos indios esclavos a bordo. Estos prisioneros habían sido capturados por los colonos castellanos, capitaneados por Bartolomé Colón, en

(23) FERNÁNDEZ-ARMESTO, pp. 131-134.

la Vega Real el 27 de marzo de 1495, la única gran batalla campal entre europeos e indígenas americanos de la que tenemos noticia en estos años. Así, el autor de la *Lettera* parece haber amalgamado en su relato de la «batalla de Iti» informaciones correspondientes en realidad a tres eventos: la batalla terrestre en la isla de Haití de 1495, el ataque anfibio a Guadalupe de abril de 1496 y el embarque masivo de indios esclavizados en agosto de 1496.

En conclusión, las crónicas de origen colombino del ataque a Guadalupe en 1496 presentan numerosas similitudes con el relato contenido en la *Lettera a Soderini*, y las diferencias pueden explicarse de manera lógica. Si los asaltos anfibios con apoyo artillero hubiesen sido habituales a finales del siglo xv, se podría defender que el relato de la *Lettera*, quizá, narrase otra batalla algo posterior en el tiempo, o que fuese fruto de la pura imaginación de su anónimo autor. Pero este tipo de operaciones, como hemos visto, eran extremadamente novedosas para la época, por lo que lo más razonable es pensar que ambos relatos —el colombino y el de la *Lettera*— son en realidad dos versiones de un mismo hecho bélico.

Aceptada la hipótesis de que la *Carta* contiene una narración de la batalla de Guadalupe de 1496, surgen otras dos preguntas a las que se dará respuesta en las secciones siguientes. La primera es qué datos nuevos nos aporta este último documento para reconstruir dicha batalla; la segunda, a través de qué cauce llegó la información sobre la batalla al editor de la misiva que nos ocupa.

Reconstrucción de la batalla de Guadalupe a la luz de la *Lettera*

La *Lettera* nos permite complementar las crónicas colombinas y lograr una visión más detallada y cabal de la batalla de Guadalupe.

En primer lugar, nos precisa el significado de la locución «barcas bien armadas», usada por los cronistas colombinos. Se trataba de lanchas o bateles equipados con piezas de artillería, manejadas por lombarderos veteranos, como Antonio de Puertos. Son estas bombardas (o «esmeriles» en palabras de Herrera) las que disparan contra los indígenas, igual que había ocurrido en la batalla de Jamaica de 1494; y lo hacen en la fase inicial de la lucha, cuando las lanchas se están aproximando a la costa y los indígenas les lanzan flechas desde el agua. Las Casas y Colón deben de haber confundido la cronología de los hechos, porque si los navíos hubiesen bombardeado a los caribes durante el combate cuerpo a cuerpo, con la fuerza ya desembarcada, habrían causado muchas bajas propias.

Otro aspecto que se entiende mejor en la *Lettera* es la táctica de los indígenas. Cuando Las Casas dice que disparaban flechas contra los navíos pero no los alcanzaban, nos da una imagen de seres impotentes y militarmente ingenuos que solo pueden inspirar lástima. Sin embargo, en la *Carta* queda claro que las flechas iban dirigidas no contra las carabelas —que en efecto estaban fuera de su alcance—, sino contra las lanchas de desembarco. Los caribes, por

tanto, no eran idiotas, y de no ser por las bombardas de las barcas quizá habrían logrado repeler a los invasores.

También nos aporta la *Lettera* un relato más vívido del combate en tierra. Dura una hora, durante la cual los cristianos sufren bajas —que el relato colombino silencia— y solo consiguen abatir a algunos indígenas mediante ballestas y espingardas. Viene por fin el momento decisivo de la batalla, que no es la descarga artillera, como parece haber interpretado Las Casas, sino el combate cuerpo a cuerpo, en el que las armas europeas de acero se revelan netamente superiores a las indígenas.

Por último, las diferentes versiones de la *Lettera* aportan algunos datos numéricos sobre la batalla que, como siempre en estos casos, hay que tomar con mucha precaución. La fuerza defensora sumaría cuatrocientos hombres y muchas mujeres, de los cuales unos trescientos dispararon flechas contra las lanchas. Según el Manuscrito Amoretti, los indígenas sufrieron entre 36 y 40 bajas a causa de las cuatro descargas realizadas por las bombardas. La fuerza de desembarco habría sido de 42 cristianos, según la versión impresa, o de sesenta a tenor del Códice Amoretti.

En general, la *Lettera* aporta detalles sobre el combate de Guadalupe que no se encuentran en las crónicas de origen colombino, y el relato que ofrece de los acontecimientos es más coherente: los castellanos aplican la táctica, ya probada con éxito en Jamaica, de montar bombardas en las lanchas de desembarco; los indígenas intentan, razonablemente, repeler las lanchas a flechazos; las bombardas entran en acción cuando los adversarios están a distancia, no mezclados con los soldados propios... Todo ello sugiere que el autor de la *Lettera* tuvo acceso a una fuente de primera mano —algún testigo presencial de los hechos.

Transmisión del relato

Se da la circunstancia de que las dos fuentes «colombinas» mencionadas hasta ahora, las crónicas de Las Casas y Hernando Colón, son ambas muy posteriores a la *Lettera*. Y el relato de la batalla de Guadalupe no aparece en absoluto en la gran fuente contemporánea sobre los viajes de Colón: las *Decade de Orbe Novo* de Pietro Martire d'Anghiera, ni tampoco en las versiones pirata de ella que circularon por Italia en la primera década del siglo XVI (24). ¿Por qué canal le llegó entonces la información al editor de la *Lettera*, que se supone vivía en Lisboa?

Sería aventurado especular que el editor tuviera acceso a la narración original de Cristóbal Colón, en la cual se basaron posteriormente tanto su hijo Hernando como Las Casas. No sabemos cuándo ni quién puso por escrito el relato de Colón, que Las Casas parece haber tenido a la vista si creemos los «dice el Almirante» que va desgranando en el curso de la narración. De hecho,

(24) Agradezco este último dato a Luciano Formisano.

el relato de la batalla no parece haber circulado por escrito en los años inmediatamente posteriores a los hechos, pues en otro caso Pietro Martire lo habría recogido en sus *Decade*.

Existe una vía de transmisión más sencilla y lógica: el propio Américo Vespucio. En efecto, es muy probable que el florentino se entrevistase con Colón poco después del regreso de este a Andalucía en junio de 1496, es decir pocos meses después de la batalla de Guadalupe. Vespucio llevaba unos años trabajando junto a Juanoto Berardi, el factor de Cristóbal Colón en Sevilla, y en 1495-1496 los dos socios habían armado cuatro naves para enviar provisiones al Almirante en La Española. Berardi murió en diciembre de 1495, y en su testamento nombró a Vespucio albacea junto a su otro colaborador principal, Girolamo Rufaldi. En particular, Berardi encomendó a Vespucio y a Rufaldi que cobrasen una cantidad importante que le adeudaba Colón y que confiasen al Almirante el cuidado de su hija (25).

No existe constancia segura del paradero de Vespucio desde principios de febrero de 1496, cuando se encontraba en Sanlúcar de Barrameda despidiendo la flotilla de cuatro naves. Es probable que regresase a Sevilla poco después en compañía de Antonio de Torres (26). Tras el naufragio de las cuatro naves, y la consiguiente ruina económica de la casa Berardi, Vespucio pudo tratar de enrolarse en la armada siguiente, la capitaneada por Peralonso Niño, que ya se mencionó en la sección precedente; o bien consagrarse a recuperar deudas y esquivar acreedores, como parece haber hecho Rufaldi (27). Cualquiera de esas dos opciones le habría llevado a encontrarse con Colón ya que, cuando el Almirante arribó a Cádiz en junio de 1496, se encontró en el puerto justamente con la armada de Niño; así que, si Vespucio se contaba entre los tripulantes o pasajeros, vería en la ciudad gaditana a los retornados de La Española, de boca de quienes oiría la historia de la batalla de Guadalupe. Si, por el contrario, Vespucio seguía en Sevilla, ocupado, como Rufaldi, en hacer cumplir el testamento de Berardi, sin duda se apresuraría a encontrarse con Colón, que era uno de sus mayo-

(25) Testamento (*sic*) de Juanoto Berardi. Sevilla, 15 de diciembre de 1495. Documento conservado en el Archivo de la Casa de Alba y que, a pesar del título que se le ha impuesto, no es el testamento sino un codicilo, ya que el propio texto afirma que el testamento había sido otorgado el día anterior. Transcrito en PÉREZ DE TUDELA, doc. 320.

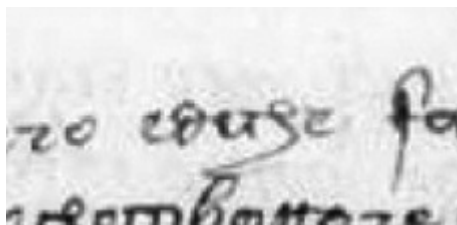
(26) ROBLES MACÍAS.

(27) AGS, RGS, leg. 149603, f. 112. Comisión al conde de Cifuentes, asistente de Sevilla, a petición de Juan de Escalante, cambiador en esa ciudad, y de Jerónimo Rufaldi, «merca-der senes estante en la dicha çibdad», en nombre de los hijos y herederos de Ambrosio Espanoche y la compañía de Valencia, sobre las muchas deudas que no pueden cobrar. Tortosa, 29 de marzo de 1496. *Ibidem*, leg. 149706-314. Comisión a Juan de Silva, conde de Cifuentes, para que determine en la demanda de Bartolomé Marchioni, mercader florentino y residente en Lisboa, a quien debía cierta cantidad Juanoto Bernardi, también mercader florentino. Muerto este, aquel pensaba cobrar de Alonso de Lugo, gobernador de la «Palma» de Tenerife, a cuenta de una deuda que tenía con el difunto desde el tiempo de la conquista de la isla de la Palma, pero el poderhabiente de dicho Juanoto, Jerónimo Rufaldi, hizo cuentas engañosas con intención de no pagar al primero. Valladolid, 24 de junio de 1497.

res deudores. En este caso pudo oír el relato de la batalla de labios del propio Almirante.

Algún tiempo después —meses o quizá años—, Vespucio debió de poner por escrito el relato de la batalla de Guadalupe en alguna carta privada hoy perdida. El contenido de esta carta de Vespucio, junto con el de algunas otras, llegó eventualmente a una persona de Lisboa, quien decidió incluir dicho relato en la *Lettera* reemplazando a Colón por Vespucio como protagonista —por ignorancia o por conveniencia literaria— y ubicándolo en una fecha y lugar distintos de los reales.

De hecho, existe una pequeña anomalía en la versión Amoretti de la *Lettera* que respalda esta hipótesis. Todas las versiones de esta obra, tanto las impresas como las manuscritas, están redactadas en primera persona, como si Vespucio narrase sus propias vivencias a cierto alto cargo de la república de Florencia. Sin embargo, en la versión Amoretti existe un caso —creemos que único— en que una frase del texto comienza con «E di che...» (en castellano, «Y dice que...»), es decir el narrador introduce en la historia un pasaje en tercera persona, diríase que basándose en lo que alguien que no es él ha dicho o escrito. Esta discordancia estilística se encuentra precisamente en el relato de la batalla de Guadalupe, cuando los castellanos acaban de disparar la artillería y deciden desembarcar. Su presencia ahí es coherente con la hipótesis de que Vespucio, en su carta privada, relatase la batalla en tercera persona, basándose en el testimonio de algún testigo presencial. El creador de la *Lettera* parece haber convertido todo el relato a la primera persona, pero con un lapsus en este «E di che...», el cual sobrevivió en la copia Amoretti pero fue corregido por los editores de las versiones impresas en italiano y latín.



Fragmento del manuscrito Amoretti de la *Lettera* donde dice «e di che». La imagen digital del manuscrito es cortesía de la Biblioteca del Congreso de los EE.UU.

Conclusiones

Se ha reconstruido el asalto castellano a Guadalupe en abril de 1496, una batalla hasta ahora poco comentada y que sin embargo es importante para la historia militar, por ser una de las primeras ocasiones en que se utilizó artillería naval para apoyar un desembarco anfibio. Se trató de una operación

premeditada, motivada por la escasez de provisiones a bordo de las carabelas de Colón, y que se saldó con victoria castellana.

Un precedente directo de la batalla de Guadalupe parece haber ocurrido en mayo de 1494 en Jamaica. Del cotejo de varias fuentes se concluye que en esta ocasión los descubridores castellanos al mando de Colón instalaron bombardas en sus lanchas y las dispararon contra los indígenas que pretendían impedir su desembarco. De haber sido así, constituiría el primer caso documentado de asalto anfibio con apoyo artillero naval de toda la historia.

Las fuentes colombinas (Hernando Colón y Bartolomé de Las Casas) narran la batalla de Guadalupe de manera relativamente completa, pero se diría que contienen algunas incoherencias y ambigüedades. El combate se omite en otras fuentes contemporáneas, como las *Decade* de Pietro Martire o las cartas del propio Almirante.

Creemos haber demostrado que el relato de la batalla de Guadalupe aparece en una fuente hasta ahora pasada por alto: la *Lettera a Soderini*, publicada en nombre de Américo Vespucio, la cual sin embargo sitúa el combate en una isla llamada Iti hacia 1498. Esta fuente vespuciana rellena algunas de las lagunas dejadas por las fuentes colombinas respecto de la batalla en cuestión. Y así, la *Carta* precisa el uso de la artillería, que fue instalada en las lanchas de desembarco de manera similar a como se hizo en la batalla de Jamaica de 1494 —detalle que sí recogió correctamente un cronista posterior, Antonio de Herrera—. Resultan también más coherentes tanto la táctica inicial de los caribes como las diferentes fases de la batalla. Si bien la artillería contribuyó a ahuyentar a los indígenas de la playa, los castellanos solo alcanzaron la victoria final cuando trabaron combate cuerpo a cuerpo y pudieron usar sus armas y protecciones de acero.

De las diferentes versiones en las que ha llegado hasta nosotros la *Lettera*, la del Códice Amoretti es la que proporciona más detalles sobre la batalla de Iti/Guadalupe. Además, curiosamente este manuscrito es la única versión que contiene una anomalía de estilo que sugiere que el autor original del relato de la batalla pudo haberlo escrito en tercera persona, trasladando la información recibida quizá de algún testigo presencial. Son datos a tener en cuenta en el futuro a la hora de insertar el Manuscrito Amoretti en el árbol genealógico de la *Lettera a Soderini*.

Se ha mostrado también que es muy probable que Américo Vespucio se entrevistase con Colón en junio de 1496, justo después del regreso de este a Andalucía. Vespucio debió de escuchar el relato de la batalla de Guadalupe, bien del propio Almirante, bien de alguno de los que participaron en ella. Conocida la afición epistolar del florentino, no es de extrañar que pusiese el relato por escrito y lo enviase por carta a algún destinatario, el cual, pasados los años, lo reciclaría para añadirlo a un nuevo éxito editorial a mayor gloria de Vespucio, haciéndolo partícipe de la batalla y tergiversando la fecha y el nombre de la isla.

En conclusión, la identificación del relato vespuciano de la batalla de Iti con la batalla real de Guadalupe, en la que es absolutamente seguro que

Vespucio no participó, arroja luz sobre el método de elaboración de la *Lettera a Soderini* a la vez que nos proporciona detalles valiosos para reconstruir unas operaciones anfibas de singular importancia en la historia militar.

Bibliografía (*)

- CLOUGH, Cecil H.: «The Romagna campaign of 1494: a significant military encounter», en ABULAFIA, David S. (dir.): *The French Descent into Renaissance Italy 1494-95: Antecedents and Effects*. Aldershot (Inglaterra), 1995, pp. 191-215.
- COLÓN, Hernando: *Historie del S.D. Fernando Colombo; nelle s'ha particolare et vere relatione della vita e de fatti dell'Almiraglio D. Christoforo Colombo suo padre. Apresso Francesco de'Franceschi Sanese, Venezia, 1571*, <https://archive.org/details/historiedelsdfer00coln>
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe: *Amerigo. The Man Who Gave His Name to America*. Nicholson, Londres, 2006.
- FORMISANO, Luciano: «Un inedito vespucciano: la redazione Amoretti della lettera a Pier Soderini», en D'ARIENZO, Luisa (dir.): *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età moderna. Studi storici in memoria di Alberto Boscolo*. Bulzoni, Roma, 1993, vol. III, pp. 369-396.
- FORMISANO, Luciano, y MASETTI, Carla: *America sive Mundus Novus. Le Lettere a Stampa Attribuite ad Amerigo Vespucci*. Società Geografica Italiana, Roma, 2007.
- GIL, Juan, y VARELA, Consuelo: *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*. Alianza Universidad, Madrid, 1984.
- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas i tierra firme del mar oceano. Década Primera. En la Emplenta Real, Madrid, 1601*, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Antonio_de_Herrera_D%C3%A9cadas_1_y_2.pdf
- LABORDE, H.F. de: *L'expédition de Charles VIII en Italie: histoire diplomatique et militaire*. Firmin-Didot et Cie., París, 1888, <https://archive.org/details/lexpditiondecha00delagoog>
- LAS CASAS, Bartolomé de: *Historia de las Indias* (ed. según el manuscrito conservado en la Biblioteca Nacional de España). Fundación Biblioteca Ayacucho, Caracas, 1986.
- LEÓN GUERRERO, M.^a Montserrat: *El segundo viaje colombino* (tesis doctoral). Universidad de Valladolid, 2000, <http://www.cervantesvirtual.com/obra/el-segundo-viaje-colombino-0/>
- MCINTOSH, Gregory C.: «Martin Waldseemüller, Amerigo Vespucci, and the So-Called “Error” of the “Abbey of All Saints”», en *Terrae Incognitae*, vol. 43, núm. 2, 2011, pp. 134-159.
- MORISON, Samuel Eliot: *Admiral of the Ocean Sea. A life of Christopher Columbus*. Little, Brown & Company, Boston, 1942 (reimpresión en agosto de 1954).
- PÉREZ DE TUDELA Y BUESO, Juan (ed.): *Colección documental del Descubrimiento (1470-1506)*, 3 vols. Fundación Mapfre América, Madrid, 1994.
- ROBLES MACÍAS, Luis A.: «Américo Vespucio en Sanlúcar de Barrameda en 1496», en *Cartare*, núm. 5, 2015, pp. 1-30. http://www.academia.edu/14301348/Amerigo_Vespucci_en_Sanl%C3%BAcar_de_Barrameda_en_1496
- TRIM, David, y FISSEL, Mark Charles (dirs.): *Amphibious Warfare 1000-1700: Commerce, State Formation and European Expansion*. Brill, Leiden (Holanda), 2006.

(*) Deseamos dejar constancia de nuestra gratitud a María Rodríguez Vital por su ayuda en el acceso a la bibliografía consultada.

APÉNDICE

La primera batalla de Iti en la *Lettera a Soderini*

Se transcriben en paralelo la versión impresa en italiano y la manuscrita del Códice Amoretti. Esta última se ha tomado de Formisano (1993).

| <i>VERSIÓN IMPRESA EN ITALIANO</i> | <i>VERSIÓN MANUSCRITA DEL CÓDICE AMORETTI</i> |
|--|--|
| Et così ci partimo da queste genti, lassandoli molto amici nostri. Et rimediate nostre navi, et navigando septe giorni alla volta del mare per el vento infra greco et levante, et al capo delli septe giorni riscontrammo nelle isole, che eron molte, et alcune populate et altre deserte. | E chosì ci partimo da questa gente lascandoli molti amici nostri, e rimediate nostre navi, navichamo 7 dì all[a] volta del mare per el vento tra grecho e llevanto. E in chapo di 7 dì arrivamo a isole che ve n'er[a] alchuna di gran populatione [e altre] diserte, |
| et surgemmo con una di epse, dove vedemmo molta gente che la chiamavano Iti: et stipati e' nostri battelli di buona gente et in ciaschuno tre tiri di bombarde, fumo alla volta di terra, dove trovammo state al piè di .400. huomini et molte donne, et tucti disnudi come e' passati. | e aprodamo a ese, dove vedemo molte gente che le cham[a]vano Itij; e pieni e' nostri bategli di buona gente, mettemo in caschuno 3 boche d'artiglerie, e andamo alla volta di terra, dove vedemo più di 400 huomini e molte donne, tuti ignudi chome e' passati, |
| eron di buon corpo, et ben parevano huomini bellicosì, perchè erono armati di loro armi, che sono archi, saette et lance, et la maggior parte dei loro tenevano tavolaccine quadrate, et di modo se le ponevano che non gli impedivono el trare dello archo. | ed erano di bella statura e bene formati, che beneve parevano li uomini bellichosi, e perchè erano armati di loro armi, chome sono archi e'ssaette e lencie, e la magor parte tenevano tavole quadrate e ponevonsele al petto e asetavonsele i'modo che non davano loro inpacco nessuno al menare la lanca né a trarre loro archi. |
| et come fumo circha di terra con li battelli ad un tiro d'archo, tutti saltoron nell'acqua a tirarci saette et difenderci che non saltassimo in terra: | E chome fumo cho' nostri battegli presso a terra a un trarre d'archo, saltorono ne l'achua circha 300 e chomincorono cho [lo]ro arch[i] a saetarci per difendere el porto che noi non saltassimo in terra; |
| et tutti eron dipincti e' corpi loro di diversi colori et impiumati con penne: et ci dicevano, le lingue che con noi erano, che quando così si mostravano dipincti et inpiumati, che davon segnale di voler combattere. | ed erano ttutti e' loro chorpi dipinti di diversi cholori e ttutti inpiumati di diversi cholori che non l'adoprano se none a questo modo dipinti e'npiumati, che davano segnali di volere chonbattere; |
| Et tanto perseveroron in defenderci la terra, che fumo sforzati a giocare con nostre artiglerie; et come sentirono el tuono et vidono de' loro cader morti alchuni, tucti si trasseno alla terra: | e tanto ci chontastavano allo smontare in terra, che fumo forzati a sparare nostre artiglerie; e tr[a]endo 4 volte, chome sentirono el tuono, vedesti alchuno di loro chadere stramazati e poi per l'achua affogare, che, sechondo potemo chonprendere, furono circha di 36 / 40, e tuti gli altri si misono in fuga e lascoronci el porto libero. |
| per onde, facto nostro consiglio, accordammo saltare in terra .42. di noi, et se ci aspeectassimo, combatter con loro. | E di che, fatto nostro chonsiglio, c'achordamo di saltare in terra sesanta di noi e, se c'aspe-tassimo, chombattere cho loro; |

| | |
|---|---|
| così saltati in terra con nostre armi, loro si vennono a noi, et combattemo a circha d'una hora, che poco vantaggio levammo loro, salvo che e' nostri balestrieri et spingardieri ne amazavano alcuno, et loro feriron certi nostri: et questo era perchè non ci aspectavano non al tiro di lancia nè di spada. | e saltati in terra, cho nostre arme c'asaltamo insieme e chonbattemo circha di una ora, e pocho vantagio avemo da loro, salvo ch'e' nostri balestri[eri e] spingardieri gl'uccidevano quantità, e'lloro ferirono certi de' nostri, e questo era perchè non tra[e]vamo a un tiro di lanca né di spada; |
| et tanta forza ponemmo alfine, che venimo al tiro delle spade, et come ghustassino le nostre armi, si missono in fuga per e' monti et boschi, et ci lascioron vincitori del campo con molti di loro morti et assai feriri, | alfine tanta forzza facemo loro, che venimo al fatto delle spade e chomincoro nostre arme assagare. Tuti si missono in fuga per monti e boschi, e chosi ci lascorono vincitori della battaglia cho molti di loro morti e più feriti; |
| et per questo giorno non travagliammo altrimenti di dare loro drieto, perchè stavamo molto affatichati, | e per questo non volemo andare altrimenti loro dietro, perchè eravamo molti afatichati, |
| et ce ne tornammo alle navi, con tanta allegrezza de' septe huomini che con noi eron venuti che non capivano in loro | e tornamoci alle nave; e non si potrebe dire l'allegreza che mostrorono quegli 7 huomini, tanto che non chapevano nelle pelle. |

APUNTES PARA UNA HISTORIA DE LA PROFESIÓN DE MAQUINISTA NAVAL EN LA MARINA MERCANTE ESPAÑOLA

F. Javier MORENO RICO
Doctor en Ciencia e Ingeniería Náuticas

Resumen

A diferencia de lo que ocurre con el Cuerpo de Maquinistas de la Armada, que cuenta con un extraordinario estudio del capitán de navío Antonio de la Vega Blasco (1), los maquinistas navales de la marina mercante carecen de una crónica del desarrollo de su profesión en nuestro país (2). Este artículo, basado sobre todo en fuentes documentales procedentes del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, es un bosquejo de una investigación a la que todavía le restan muchas singladuras.

Palabras clave: maquinista naval, legislación marina mercante, enseñanzas náuticas.

La irrupción de los buques de propulsión mecánica en España

ESPAÑA incorporó con relativa celeridad las nuevas tecnologías industriales a la marina, tanto militar como civil. Como es de sobra conocido, el primer barco de vapor abanderado en España fue el *Real Fernando*, que en julio de 1817 navegó por el Guadalquivir en servicio regular entre Sevilla y Bonanza. El primer vapor de la marina de guerra fue el de ruedas

(1) *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española (1850-1950)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.

(2) El único trabajo al respecto publicado hasta el día de hoy es *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*, del jefe de máquinas de la marina mercante Pedro Robles Sánchez, editado por la Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante de Barcelona en 1993.

Isabel II, comprado a los ingleses en 1834 (3). El primer buque de la Armada mandado por un oficial español fue el *Mazeppa*, que entró en Ferrol el 6 de octubre de 1839 bajo el mando del alférez de navío Luis Hernández Pinzón. Como segundo de máquinas se hallaba enrolado el alférez de fragata Antonio Rico, quien puede ser considerado el primer oficial de máquinas de la Marina española (4).

Durante las primeras décadas, los buques se importaban acompañados de técnicos extranjeros capaces de hacerlos funcionar, y las reparaciones importantes debían realizarse en los astilleros de origen. Los países que más destacaron en la exportación de material y técnicos a España fueron Inglaterra y, en un volumen mucho menor, Bélgica.

Los inicios de la marina mercante de vapor en España

A falta de una información más completa, los datos dispersos que he podido encontrar constatan la dependencia tecnológica de los primeros vapores mercantes:

- el 20 de octubre de 1859, el vapor de hélice *Montañesa* (386 t) zarpa de Santander para La Habana con 239 pasajeros y 49 tripulantes. De los tres maquinistas, dos son ingleses (5);
- el 9 de enero de 1860, el vapor de hélice *Cubana* (472 t) zarpa de Santander con destino a La Habana con 194 pasajeros y 49 tripulantes. Los tres maquinistas son ingleses y el ayudante de máquinas (diecisiete años) es español (6);
- el vapor *Montañesa* vuelve a zarpar de Santander con el mismo destino el 11 de febrero de 1860. Tan solo lleva 77 pasajeros, y entre los 43 tripulantes se encuentran cuatro maquinistas ingleses y cinco ayudantes de máquinas de la misma nacionalidad (7);
- de Barcelona parte para La Habana el vapor *Tajo* (350 t) el 13 de mayo de 1862. Sus cuatro maquinistas son ingleses. Lleva, además, diez fogoneros y siete carboneros, todos españoles (8);
- y, como último botón de muestra, puedo citar el caso del vapor *María* (370 t), que partió de Barcelona con destino a La Habana el 30 de septiembre de 1866. Transportaba 93 pasajeros. Entre sus 39 tripulantes se encontraban un maquinista inglés (Samuel Jones) y dos maquinistas

(3) LLEDÓ, p. 49.

(4) VEGA BLASCO, p. 29.

(5) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Navegación Mercantil (NM), leg. 7104.

(6) *Ibidem*.

(7) *Ibidem*.

(8) Archivo Naval de Cartagena, Fondo Comandancia de Marina de Barcelona. Roles de Navegación, vol. III.

españoles (Manuel Manau, de veintisiete años, y Francisco García, de veintidós). El personal de máquinas lo completaban cuatro fogoneros y dos paleros (9).

La presencia de oficiales extranjeros, sobre todo británicos, en los vapores españoles entrañó muchos problemas. Los foráneos creaban conflictos de organización y disciplina; sus salarios eran muy elevados y provocaban serios agravios comparativos, y no parecían dispuestos a transferir sus conocimientos a los profesionales españoles, designados en un principio para ayudarles, pero con vistas a que los sustituyeran al cabo de un tiempo.

La complejidad legislativa

La legislación vigente en los años sesenta del siglo XIX no facilitaba el normal desenvolvimiento del nuevo comercio marítimo español. Había un problema destacable: la obligación de que los marinos estuvieran inscritos en la Matrícula de Mar. Dicha normativa entró en crisis en el momento en que la existencia de los vapores acarreó la necesidad de contratar personal de máquinas, nueva tipología de marinos imposible de encontrar entre los matriculados. La situación se volvió tan acuciante que, cinco años antes de que la Matrícula de Mar fuera abolida definitivamente, una real orden de 1 de julio de 1866 autorizó a los capitanes a embarcar personal de máquinas y fonda, tanto español como extranjero, sin matricular (10).

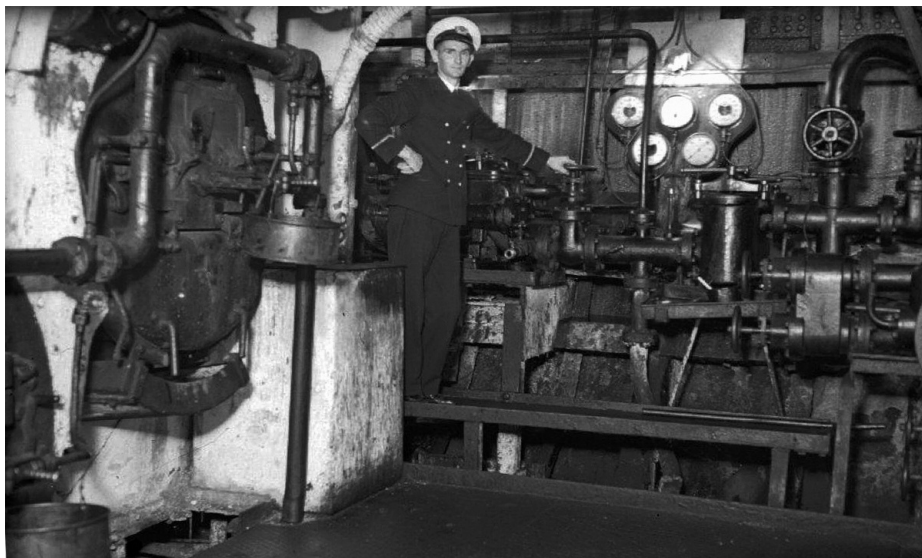
El 22 de marzo de 1873 se publicó la real orden que suprimía la Matrícula de Mar. Otras dos reales órdenes, de 26 del mismo marzo y de 28 de mayo siguiente, establecieron las reglas para la aplicación de la norma. Quedaba despejado el horizonte para que en España —¡por fin!— se regulara la profesión de maquinista naval.

El reglamento de 1877

A mediados de 1874 tuvieron lugar unos acontecimientos que, a la postre, serían cruciales para la regulación del trabajo de los maquinistas en la marina mercante. El 14 de octubre, el comandante general de Marina del apostadero de La Habana dirigió una carta al ministro de Marina para informarle de que el 23 de julio anterior había estallado la caldera del vapor *Minerva* cuando salía de puerto, causando la muerte de siete miembros de la tripulación. El comandante señalaba la gravedad y frecuencia de tales accidentes y sugería la necesidad de mejorar la formación y de controlar la competencia de los técnicos de máquinas. En agosto de 1876, una disposición real ordenaba a las dele-

(9) *Ibidem*.

(10) AGMAB, NM, leg. 7063.



Sala de máquinas del *Maori*

gaciones de España en los países europeos del entorno que averiguaran las disposiciones adoptadas sobre el asunto. Los informes que se elaboraron consignaron lo siguiente: en Francia se ejercía un estricto control por parte de los oficiales de puerto, dependientes del Ministerio de Trabajos Públicos, en virtud de un reglamento establecido el 1 de enero de 1845; en Italia existía el *Regolamento per l'esercizio dell'arte di Machinista sui piroscafi mercantili* desde mayo de 1857; en Gran Bretaña no había ningún reglamento y tan solo se realizaban inspecciones en los buques de pasaje; Alemania, por último, carecía de toda regulación y control (11).

El 23 de enero de 1877, el ministro de Marina, Juan Antequera y Bobadilla, sometió a la aprobación real un informe acompañado de una propuesta de «Reglamento de Maquinistas para los buques de comercio». A partir de aquel momento, los vapores quedaban obligados a llevar dos maquinistas (todavía no se les califica de «oficiales») si la travesía era superior a 150 millas; si no llegaba a dicha distancia, con uno solo bastaba. Para conseguir el reconocimiento como segundo maquinista se debía ser español, tener veintiún años cumplidos y haber navegado en un vapor sirviendo en la máquina, además de trabajado en un taller de construcción de máquinas de vapor durante al menos un total de cuatro años, con un mínimo de un año en cada una de las ocupaciones. Para habilitarse como primer maquinista hacía falta superar un examen y tener un año de experiencia como segundo.

(11) *Ibidem*, leg. 7111.

Los exámenes se celebrarían a partir del día primero de cada trimestre en las comandancias y capitanías de los departamentos o apostaderos. El primer examen para la obtención del título de segundo maquinista se realizó en el arsenal de La Carraca en julio de 1877.

Las asociaciones profesionales y la lucha contra el intrusismo extranjero

A mediados de 1878 se fundó en Barcelona la Asociación de Maquinistas Navales (AMN). El objetivo principal de la agrupación era la defensa de los intereses profesionales de sus asociados, dadas las múltiples dificultades a que estos debían enfrentarse. Los armadores consideraban una intromisión en sus atribuciones la obligatoriedad de acatar las disposiciones sobre embarque de maquinistas establecidas en la nueva reglamentación. Y los capitanes recelaban de los oficiales de máquinas por considerarlos un menoscabo de su autoridad, habida cuenta que, por una parte, percibían unos sueldos superiores a los suyos y, por otra, dominaban una tecnología que excedía de su comprensión, de modo que el capitán debía enfrentarse a la situación, desconocida por él hasta entonces, de no ser la autoridad suprema en todas las facetas concernientes a la navegación.

Sin embargo, el principal frente de batalla de los maquinistas se dirigió contra los oficiales extranjeros, a quienes acusaban de usurparles los puestos de trabajo. Juan A. Molinas, presidente de la AMN, envió una carta al ministro de Marina el 30 de junio de 1878 en la que exponía lo siguiente:

«Triste es, Excmo. Sr. Observar que algunas compañías de vapores, en las cuales ondea el pabellón nacional, no registran en el personal de sus máquinas ni un solo maquinista español; y no es porque puedan alegar que les falte idoneidad y suficiencia y no tengan los maquinistas reglamentados los conocimientos prácticos de experimentados operarios, pues la mayor parte de ellos han salido de las factorías de Barcelona, Sevilla y arsenales marítimos, montados a la altura de los mejores extranjeros (*sic*), en donde han obtenido la suficiencia de que carecen algunos extranjeros que, en nuestro país, pasan por maquinistas y encuentran amistades protectoras, gracias a la tutela de sus compatriotas, colocados muchos de inspectores en dichas compañías.

(...)

Por muchos conceptos, Excmo. Sr. deben merecer de V.E. los maquinistas españoles, las consideraciones de preferencia sobre los extranjeros hoy que el reglamento debe estar en vigor, normalizado el servicio de las máquinas de los buques de comercio; y existe un sobrante de maquinistas españoles reglamentados, que pueden emanciparnos de la tutela extranjera, como se emancipó en su día la marina de la armada» (12).

En la misiva también se denunciaba el apartado de la nueva reglamentación según el cual solo era obligatorio embarcar maquinistas españoles si el

(12) *Revista Marítima*, núm. 17, 12 de junio de 1878, pp. 261-262.

buque era nuevo. También se solicitaba que en las comandancias de Marina se abriera un registro en el que consignar los datos de los maquinistas sin embarque.

Apenas un mes más tarde, la AMN publicaba otro artículo donde denunciaba el modo de obrar de los inspectores ingleses de máquinas de varias navieras, a los que acusaba de favorecer la contratación de sus compatriotas. También lamentaba que la reglamentación solo hubiera resuelto la cuestión de la tramitación de las titulaciones, y que en cambio se hubiese mostrado inútil para garantizar el empleo de los técnicos españoles (13).

En marzo de 1880, las asociaciones de Barcelona y La Habana enviaron un nuevo memorando al ministro de Marina en el que exponían, junto a su satisfacción por la mejora que había supuesto el reglamento del 77, lo siguiente:

«Que, fieles cumplidores de la ley y obedientes a las órdenes del Gobierno, se apresuraron en su día á colocarse dentro de las condiciones del Reglamento de maquinistas para los buques de comercio aprobado por R.D. del 23 de enero de 1877, en el cual se regularizó este servicio con notoria utilidad de los particulares y beneficio de los intereses nacionales. La generalidad de los interesados, así maquinistas, como armadores, recibieron bien la nueva reglamentación, pues con ella obtenían: los unos, la protección debida á su trabajo y el premio de sus sacrificios; y los otros la seguridad de la aptitud de aquellos á quienes confiaban el motor de sus naves. Pero algunos de los segundos aunque en muy pequeño número han repugnado cumplir las justas disposiciones del Reglamento y han logrado eludir sus efectos sirviéndose para maquinistas, en contravención á este, de personas extrañas al país, que carecen del necesario nombramiento.

Y no es esto, Excmo. Sr., lo que es altamente contrario á los efectos que se propuso el Gobierno al decretar el Reglamento. Hay un buen número de compañías de vapores, cuyos buques navegan con pabellón nacional, que no han admitido, ni admitirán nunca quizás, ningún maquinista español para dirigir y manejar los motores de las expresadas embarcaciones.

Difícil es, sino [si no] imposible, que en estas condiciones pueda lograrse nunca que ingresen maquinistas españoles en los buques de que se trata, ni aun en aquellos que se dedican a la navegación trasatlántica, pues siendo maquinistas extranjeros los que ocupan las primeras plazas, estos embarcan preferentemente obreros mecánicos compatriotas suyos, que empiezan a navegar en este país y que ascienden poco á poco á terceros y segundos, no faltándoles recursos para adquirir la habilitación consiguiente; en tanto que un gran número de jóvenes aprovechados, salidos de los talleres nacionales y con aptitud suficiente para adquirir aquel nombramiento de segundo, no pueden optar á él por las dificultades de acreditar el año de navegación que para ello se les exige y que no pueden realizar, porque no encuentran la debida protección que hallan en el país los extranjeros en virtud de lo que queda indicado. En el propio caso de hallan muchos jóvenes que en la actualidad poseen el nombramiento de segundo y no pueden adquirir el de primero, porque se les exige probar un año de navegación en aquel cargo» (14).

(13) «A los navieros españoles», *ibidem*, núm. 21, 20 de julio de 1878, pp. 326-331.

(14) AGMAB, NM, leg. 7114.

En 1882, el Ministerio de Estado hizo saber a la Junta Superior Consultiva de la Armada el malestar del rey por el excesivo número de maquinistas extranjeros y el deseo del monarca de que se procurara sustituirlos por técnicos del país (15). Por su parte, la AMN elevó una nueva súplica (16), que se sumaba a la de 1878, la de 1879 y la de 1880, al ministro de Marina el 26 de julio de 1882. En la misma se hacía constar que la crisis que atravesaba «la industria fabril» había dejado sin trabajo a muchos maquinistas y que la presencia de técnicos extranjeros en situación irregular —en la súplica se dejaba muy claro que, de acuerdo con el decreto de 1877, se respetaba el puesto de trabajo de quienes, siendo extranjeros, llevaban trabajando más de seis años— impedía la realización de prácticas tanto a los ayudantes de máquinas como a los segundos maquinistas que querían ascender a primeros.

En junio de 1884, Joaquín Lucira, en nombre de la AMN, se quejaba desde Barcelona al Ministerio de Marina del embarque de maquinistas extranjeros por el sistema de la habilitación, sin pasar el preceptivo examen —esa práctica era corriente en la empresa de Antonio López—. Lucina también denunciaba que la mala preparación de los maquinistas extranjeros había causado accidentes en el vapor *León XIII*, de la línea de Filipinas, y en el *Villaverde*, de la de La Habana.

En la misma fecha, la capitanía de Marina de Cartagena informaba (17) de que

- en los buques de la Compañía Trasatlántica *Ciudad de Cádiz*, *Méndez Nuñez* y *Ciudad de Santander*, de la carrera de Cuba, seis de sus once maquinistas eran extranjeros; y que en el *Reina Mercedes*, el *Isla de Panan*, el *Isla de Mindanao*, el *Isla de Luzón* y el *Santo Domingo*, de la carrera de Filipinas, dieciséis de los diecisiete lo eran. Todos ellos tenían nombramientos en regla y autorizados por la capitanía de Cádiz;
- los maquinistas extranjeros venían ya en los barcos construidos o comprados en Gran Bretaña;
- sería recomendable que los armadores incluyeran españoles como ayudantes, para que fuesen aprendiendo;
- también sería conveniente que se elaboraran listas de maquinistas, a semejanza de lo que sucedía con los pilotos en los puertos.

Es de precisar no obstante que, en determinadas circunstancias, el ministerio intentaba frenar la contratación de oficiales de máquinas extranjeros. Y así, por ejemplo, en mayo de 1886 se denegó la solicitud formulada por el cónsul

(15) LLORCA, p. 69.

(16) Súplica reproducida en el núm. 11 de la revista *El Fomento*, de 10 de agosto de 1882.

(17) AGMAB, NM, leg. 7117.

de Liverpool para que pudieran embarcar maquinistas de otra nacionalidad en los vapores de la compañía bilbaína Manuel M. Arrategui (18).

Otro aspecto del problema eran las circunstancias en que se encontraban los maquinistas españoles que habían obtenido su título en el Broad of Trade de Liverpool. Una real orden de 11 de octubre de 1886 les autorizaba a navegar en barcos españoles, pero con la consideración de extranjeros, y les exhortaba a pasar examen en España.

Los enfrentamientos entre los maquinistas navales españoles y los armadores eran el pan de cada día en aquellos años. Los acontecimientos de 1887 son un claro ejemplo de la tensión reinante. En marzo, la Asociación de Marina Mercante de Barcelona se dirigió al ministro de Marina para exigir el cumplimiento de la disposición de 15 de junio de 1886, según la cual los maquinistas españoles debían tener prioridad sobre los extranjeros. La asociación denunciaba que la norma no se cumplía en La Habana y que los navieros optaban por embarcar extranjeros. Y, para desmentir la alegación de los armadores de que lo hacían porque no había maquinistas españoles, adjuntaban una lista de los disponibles en Barcelona: diez con nombramiento de primer maquinista y dieciséis con nombramiento de segundo. Un mes más tarde, el 12 de abril, la Asociación de la Marina Mercante de Filipinas denunciaba que, en el vapor-correo *Isla de Luzón*, el segundo maquinista de nacionalidad inglesa David Millar había sido habilitado de primero, contraviniendo la legislación vigente. Y prácticamente en el mismo momento, el 14 de abril, una delegación de los maquinistas españoles desembarcados en Liverpool se dirige al ministro de Marina, en nombre de sus compañeros, denunciando que

- se encontraban en la mayor de las miserias y tirados en un país extranjero;
- aun reuniendo los requisitos de la ley de 1877, les pasaban por delante maquinistas extranjeros que tan solo disponían de la habilitación concedida por distintas autoridades;
- se veían sometidos «a mofa» cuando embarcaban como fogoneros por necesidad;
- los representantes de las navieras eran ingleses y los despreciaban;
- no se daba prelación a los españoles sobre los extranjeros;
- en otros países no se permitía embarcar a extranjeros;
- los pilotos eran todos españoles, pues para esa categoría no existía la habilitación de extranjeros.

En julio, el comandante de Marina de Santander solicitaba directrices claras, toda vez que en pocas semanas había tenido problemas con varios vapores que llevaban maquinistas extranjeros (*Pedro, Eduardo, Molina, Calderón y Cabo Peñas*). Los maquinistas españoles solicitaban ocupar esas plazas, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa de 18 de junio de 1887.

(18) *Ibidem*.

El ministro Marina respondió que debían respetarse las condiciones de los extranjeros que hubiesen sido nombrados atendiendo a normativas anteriores (19).

Por su parte, los armadores siguieron presionando en defensa de su derecho a contratar a quienes creyeran más adecuado. Argumentaban razones técnicas, como que, siendo los buques y sus máquinas de procedencia extranjera, era muy conveniente que, al menos durante el período de garantía, fueran manejadas por maquinistas extranjeros. El Ministerio de Marina fue muy prolífico promulgando normas *ad hoc* que vinieron a sistematizarse en la real orden de 16 de diciembre de 1887, en la que se establecieron las reglas siguientes:

- todos los primeros maquinistas directores de las máquinas de los buques serían de la libre elección de las casas constructoras, sin sujeción a la nacionalidad;
- los demás maquinistas deberían ser españoles, pero respetando las habilitaciones a favor de extranjeros hechas con anterioridad a ese día;
- tanto el primer maquinista como los demás podrían ser extranjeros en los buques de nueva construcción o que hubiesen sido objeto de un cambio total de máquinas, siempre que esta circunstancia apareciera estipulada como garantía por las casas constructoras, entendiéndose tal concesión por el plazo de seis meses;
- en casos de absoluta necesidad, por carencia de maquinistas españoles, se habilitaría a los extranjeros por ese mismo plazo, prorrogable cuando a su vencimiento subsistieran las mismas causas.

Para salir del atolladero e intentar satisfacer a las partes en litigio (maquinistas-armadores), el Gobierno publicó, mediante real orden de 17 de abril de 1891, un nuevo reglamento de exámenes para la obtención de los nombramientos de segundo y primer maquinista, con la finalidad de elevar el nivel de competencia profesional y acallar las quejas de los navieros respecto de la escasa preparación de los maquinistas españoles en comparación con los extranjeros. Fue un paño caliente que a la postre se reveló totalmente tibio, debido a la paulatina implantación en los grandes vapores de las máquinas de triple y cuádruple expansión, que añadieron complejidad técnica.

El día 18 de mayo de 1891, el gobernador civil de Vizcaya aprobó el «Reglamento de la Sociedad de Socorros Mutuos denominada Unión de Maquinistas Navales», presentado por los señores Dámaso Ituarte, Ambrosio Gandiaga, Luis Mendiguren y Casiano Uzcanga. Según establecía su artículo 3, la sociedad empezaría a funcionar el primero de junio de 1891 y su domicilio social se ubicaría en Bilbao.

La Unión de Maquinistas Navales (UMN) desplegó una intensa actividad desde un buen principio. En la memoria de 1892 se hacían constar las actuaciones siguientes:

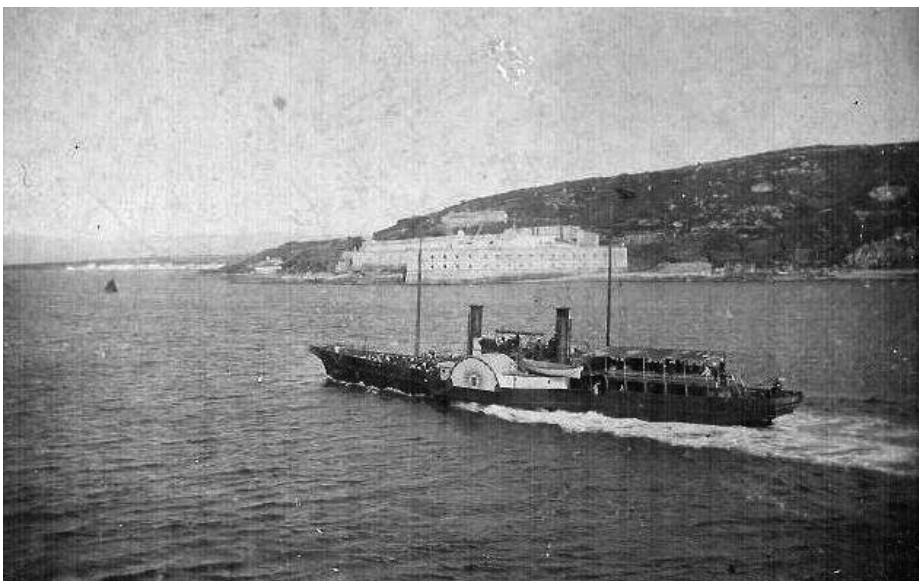
(19) AGMAB, NM, leg. 7118.

- en la junta general del 17 de enero de 1892 se reeligió como presidente a Dámaso Ituarte;
- en la sesión del 22 de mayo se valoró la situación de penuria de muchos compañeros por hallarse sin trabajo, y se decidió enviar una carta al ministro de Marina solicitando la derogación del Reglamento que injustamente daba preferencia al embarque de maquinistas extranjeros;
- el 26 de mayo se tomó la decisión abrir sucursales en Cádiz, Sevilla, Barcelona y Palma de Mallorca. Se acordó denunciar a todos aquellos que no cumplieran el requisito de contar con tres años de trabajo en talleres y uno de embarque para tener acceso a la obtención del título de segundo maquinista. Y se aprobó denunciar a las compañías que no llevaran embarcados el número preceptivo de maquinistas;
- en mayo se solicitó que los maquinistas tuvieran representación en la Junta de la Marina Mercante. La solicitud fue denegada;
- el 10 de septiembre, una comisión de socios, encabezada por el presidente, se desplazó a San Sebastián para entregarle a la reina un exhorto:

«Solo pedimos a nuestro rey Alfonso XIII, y en su nombre a V.M. y al gobierno, que la patria no nos desampare, ni consienta por más tiempo la humillación de nuestra dignidad profesional; pues debido al último real decreto sobre la reglamentación de Maquinistas Navales españoles, que indudablemente ha sido obra de una equivocada disposición, nos hallamos privados de ejercer el derecho de nuestra profesión, y en su natural consecuencia sin poder ganar el sustento de nuestras desgraciadas familias. Afortunadamente no nos ha cabido a todos la misma suerte, pues merced a la Providencia, hay aún en España muy dignos armadores que, desatendiendo las desafortunadas disposiciones de nuestros gobiernos, tratan de aliviar en lo posible el infortunio de sus compatriotas. Si la Patria careciera de recursos en nuestra humilde profesión para proporcionarnos el alivio á tanta desdicha, sufriríamos con la mayor resignación cristiana nuestra desgracia; pero no sucede así, sino que la Patria, olvidando lo mucho que debe a sus hijos, que solo se acuerda de ellos en días de peligro, y alegándonos la falsa suposición de incapacidad, nos niega lo que de derecho nos pertenece, y en cambio protege á los extraños, sin que se les exijan las pruebas de sus conocimientos y siendo tal vez su mayor mérito el haber tenido la suerte de nacer fuera de nuestra humillada Patria. Pero no en vano creemos haber acudido hoy ante V.M., pues hartas pruebas tenemos de su reconocida justicia y humanitarios sentimientos para que esta vez no dudemos de llevar un consuelo a nuestros compañeros. Y ya que otra cosa no pueda V.M. esperar de los Maquinistas navales españoles, sino el profundo agradecimiento de los mismos, la (*sic*) ofrecemos nuestra más humilde sumisión y elevamos preces al Altísimo para que conserve largos años de vida, á nuestro rey Alfonso XIII y á V.M. para el bien y felicidad de la patria».

Tres meses después, el exhorto seguía sin recibir respuesta;

- las modificaciones al Reglamento que pedía la UMN eran:



Vapor del servicio Ferrol-La Coruña

- que se respetasen los nombramientos adquiridos con arreglo al anterior reglamento y que tuvieran valor no tan solo para las máquinas de alta y baja presión, sino también para las de triple y cuádruple expansión;
- que las plazas de todos los vapores dotados con máquinas a las que por sus modificaciones se las denominaba como de triple y cuádruple expansión fuesen ocupadas por maquinistas españoles con preferencia a los extranjeros;
- que las plazas de los vapores que montaran máquinas combinadas de alta y baja presión fuesen ocupadas necesariamente por maquinistas españoles;
- que solo en el caso de que no hubiese maquinistas españoles pudieran las comandancias de Marina y los cónsules de España en el extranjero habilitar maquinistas de otra nación, pero que esta habilitación cesara al llegar a otro puerto;
- que a los maquinistas extranjeros de garantía solo se les permitiese navegar en buques españoles mientras durara aquella, o sea por seis meses;
- que no se despachara ningún vapor cuya potencia excediese de 20 caballos sin que contara en su dotación con maquinista reglamentado.

La UMN atribuía todos los males a la normativa vigente desde el 1 de julio de 1892, que a su entender privilegiaba los intereses de los maquinistas

extranjeros, protegidos por «determinadas» navieras —en clara alusión a la Compañía Trasatlántica—. A finales de 1892, la unión contaba con 191 asociados.

Durante el año 1893, la UNM insistió en la necesidad de derogar la normativa vigente que, a su entender, les perjudicaba en gran medida. El 25 de mayo solicitó la anulación de las reales órdenes de 11 y de 17 abril de 1891, referidas a la obtención de los nombramientos de primero y segundo maquinista. Y en julio solicitó la anulación de la norma de idéntico de rango de 16 de diciembre de 1887 —cuyo artículo 1 establecía que era competencia de los armadores la designación de los «directores» de las máquinas de los buques— y que se dispusiera que en los buques españoles embarcaran tan solo maquinistas nacionales, siempre que poseyeran la habilitación para el manejo de máquinas de alta y baja presión (20).

Apenas diez años después, en 1901, la UNM contaba ya con 748 asociados y poseía delegaciones en Barcelona, Mallorca, Gijón, Valencia, Liverpool, Plencia, Sevilla y Manila (21).

La conflictividad laboral

El primer conflicto importante entre maquinistas y armadores tuvo lugar en 1894, a raíz de la discriminación salarial que practicaban ciertas navieras en favor de los maquinistas ingleses y detrimento de los técnicos españoles. El 1 de febrero de aquel año, el comandante de Marina de Santander informaba al capitán general de Ferrol de lo siguiente:

«Excmo. Sr.:

En el día de ayer se presentaron esta Comandancia dos maquinistas mercantes españoles a denunciar que contraviniendo á las leyes el vapor español *Leonora* que acababa de entrar en el puerto traía a su bordo dos maquinistas ingleses, además del primer maquinista que también era inglés. Visto el rol de dicho buque resultó ser cierto lo que dichos maquinistas españoles denunciaban y en virtud de lo que dispone la R.O. comunicada por V.E. a esta Comandancia en 10 de noviembre p.do respecto á la nacionalidad de los maquinistas de guardia en los buques españoles mandé que desembarcaran los dos ingleses del vapor *Leonora* y que en su lugar lo tomasen españoles de los que había en este puerto que tuviesen las condiciones reglamentarias. El vapor entretanto detuvo su salida. Por las noticias que me ha dado el Capitán he averiguado que en Liverpool de donde vienen todos los maquinistas españoles se han declarado en huelga porque no se les paga en moneda inglesa á razón de 25 pesetas la libra esterlina, por cuya causa tuvo que salir de allí con dos ingleses. En el mismo caso se han de hallar todos los de la Compañía que vengan de aquel puerto y difícil es que aquí puedan proveerse de

(20) AGMAB, NM, leg. 7122.

(21) *Ibidem*, leg. 7128.

maquinistas españoles por el sueldo que desean porque estos se han adherido a la huelga de los de Liverpool».

El capitán general, por su parte, ponía en conocimiento del Ministerio de Marina, además de lo anterior, que

«...también recibí el telegrama de la Sociedad de Maquinistas Españoles fechado en Bilbao en 30 de enero y que dice lo que copio:

“Comunicamos V.E. que verdadera causa actitud maquinistas españoles Liverpool y Península es que Compañía de Navegación Serra hace irritante distinción entre maquinistas ingleses y españoles, pagando a aquellos en oro y a estos no perteneciendo al mismo buque siendo postergados y perjudicados cambio moneda. Esto es injusto no sucede otras Compañías ni autoriza faltar leyes embarcando maquinistas extranjeros.”

Al preinserto telegrama contesté en el día de ayer por la propia vía lo que copio: “Si esa Sociedad tiene quejas concretas y determinadas sobre despacho de buques con dotación Maquinistas que no se ajuste a la Ley, recurra por conducto Comandancia de marina con dichas quejas. En cuanto al pago en la forma que lo hace la Compañía Serra no está en mis facultades resolver y la Sociedad puede recurrir a quien corresponda”» (22).

La huelga afectaba a los vapores *Leonor*, *Elvira* y *Donata*. El ministerio falló a favor de los tripulantes de los vapores de la naviera Serra y obligó a que esta les pagara al cambio fijo de 25 pesetas por libra esterlina, y no según el de mercado de cada momento.

El Gobierno promulgó una real orden el 12 de enero de 1895 con la finalidad de zanjar la cuestión, pero no lo consiguió. El conflicto continuó coleando durante mucho tiempo. La real orden de 23 de marzo de 1895 autorizaba a embarcar maquinistas no españoles en puertos extranjeros cuando en estos no los hubiera nacionales. Los cónsules no tenían que solicitar autorización previa, aunque sí debían informar. Otra real orden, esta del 18 de junio siguiente, establecía que no se renovara el contrato a los maquinistas extranjeros cuando venciese y que se les sustituyese por españoles. La norma —paradójicamente— no era de aplicación a la Compañía Trasatlántica.

A principios de 1902 tuvo lugar un conflicto en Bilbao que enfrentó a la UMN con la Asociación de Navieros de Bilbao (ANB), liderados por Sota y Aznar (23). A pesar del escaso alcance de los hechos, su repercusión social fue importante, pues sirvieron para aclarar las posiciones de cuantos participaron en ellos: trabajadores, armadores, Ministerio de Marina e instituciones civiles como la Liga Naval Española.

Los maquinistas de Sota se negaron a embarcar a partir del día 16 de febrero, para mostrar su rotunda disconformidad con la propuesta de nueva contrata

(22) *Ibidem*, leg. 7122.

(23) *Ibidem*, leg. 7128.

que les presentaba la naviera. Sota contaba desde el primer momento con el apoyo de la mayoría de las navieras bilbaínas. Por otra parte, debemos señalar que, en aquellos días, muchos buques permanecían amarrados por falta de flete y un buen número de tripulantes de todas las categorías y departamentos se hallaban en paro. Por esa razón, la repercusión del boicot de los maquinistas de Sota fue muy limitada, aparte de que, pese a que la UMN había prohibido a todos sus afiliados salir a navegar, eran bastantes los vapores que zarpaban con oficiales de máquinas no pertenecientes a ella. El día 19 se produjo un incendio a bordo del vapor *Somorrostro*, aunque no se pudo relacionar con el conflicto. Tanto el gobernador civil como el comandante de Marina seguían con atención el desarrollo de los acontecimientos e informaban regularmente a sus superiores en los respectivos ministerios. En particular, les preocupaba que el conflicto pudiera extenderse a «otros oficios» o puertos.

El día 25, Julián Fernández Unibaso, presidente de la UMN, presentó en el Ministerio de Marina un memorando de trece páginas manuscritas donde se exponían las razones por que la asociación había ordenado a sus afiliados negarse a trabajar en los buques de Sota y Aznar. La causa fundamental no radicaba en la rebaja de sueldos decretada por los armadores a causa de la crisis, que ya había sido aceptada por la unión en una asamblea del 26 de enero, sino en el hecho de que la naviera había incluido en la nueva contrata unas cláusulas disciplinarias «injustas y abusivas». También se desmentía que la UMN fuera una «sociedad de resistencia»; en los estatutos de la entidad constaba de forma explícita que era una «Sociedad de socorro». Por último, se denunciaba —una vez más— la contratación de maquinistas extranjeros a pesar de lo establecido en la legislación vigente.

La ANB también hizo llegar sus puntos de vista al Ministerio de Marina, el 11 de marzo, mediante una carta firmada por el presidente de la entidad, el conde de Rodas (24). La misiva señalaba, en primer lugar, que lo que se estaba dirimiendo en el conflicto era, ni más ni menos, la restauración de la vulnerada autoridad de los capitanes, pues tal era el designio de la contestada contrata, y que si de lo que se trataba era de «restablecer la disciplina a bordo con la autoridad unipersonal del capitán», la ANB entendía que «los únicos llamados a solucionar la cuestión eran los armadores». Asimismo consideraba

(24) El condado de Rodas es un título nobiliario español creado el 13 de marzo de 1901, durante la minoría de edad del rey Alfonso XIII, por su madre, la reina regente M.^a Cristina de Habsburgo-Lorena, en favor del coronel de Infantería Francisco Martínez de Rodas, diputado a Cortes por Marquina y senador por Vizcaya, Huesca y Santander; presidente, director-gerente y fundador de las compañías marítimas Unión y Rodas; presidente y director-gerente de la compañía Remolcadores Bilbaínos; presidente de las compañías marítimas Cantabria y Actividad, de la Asociación de Navieros de Bilbao, de la Liga Marítima Vizcaína y del consejo de administración del Ferrocarril de Bilbao a Lezama; presidente y director-gerente de la compañía anónima Minas de Cala; presidente del Sindicato Minero; presidente y fundador de la sociedad de seguros y banca La Aurora; presidente de la sociedad de banca y seguros El Día, de Cartagena; presidente de la Sociedad General de Centrales Eléctricas; consejero de las sociedades Minas de Turon, Crédito Industrial Gijonés y Azucarera Vasco Leonesa, así como de la Banca de Francia para la Industria y Comercio.

que los maquinistas no tenían «condición obrera sino de burguesía acomodada» y mostraba su rechazo a una «filosofía» que llevaba a aquellos a oponerse «a todo lo que significa autoridad». Ante tal situación, la restitución de la autoridad del capitán resultaba perentoria, y ese, como ya ha quedado dicho, era el objetivo de la contrata. Por último, se reivindicaba el derecho de los armadores a embarcar maquinistas extranjeros y se solicitaba la derogación del decreto que lo prohibía.

Como se ve, el motivo principal del litigio era la contrata que los armadores pretendían imponer con el objetivo asentar la autoridad absoluta del capitán. El modelo de contrata redactado por Sota y Aznar y refrendado por la mayoría de los armadores constaba de nueve artículos. El sexto era el motivo de la discordia: en él se establecían una serie de faltas que podían ser sancionadas directamente por el capitán con multas comprendidas entre uno y diez días de salario. El capitán debía anotar dichas sanciones en el cuaderno de bitácora y en el libro de correcciones, y tales anotaciones habían de ir firmadas por él y dos testigos. Se trataba de una disposición inaceptable para los miembros de la UMN. Les sobraba la razón.

En el conflicto intentó mediar la Liga Naval, pero la naviera Sota y Aznar se opuso argumentando que se trataba de una cuestión de autoridad en la que no cabía ningún tipo de trápicheo. Por otra parte, tanto la comandancia de Marina de Bilbao como la Asociación de Capitanes se pusieron claramente del lado de los armadores. Y los maquinistas de otros puertos no mostraron ningún gesto significativo de solidaridad.

No es extraño, a la vista de la coyuntura, que la huelga finalizara de forma oficial el 15 de marzo con la publicación de un real decreto que aprobaba el modelo de contrata propuesto por los armadores. Se obvió la cuestión de la contratación de maquinistas extranjeros, para no tener que rectificar todo lo legislado hasta el momento y evitar soliviantar a la mayoría de los oficiales de máquinas españoles.

Nueva normativa

Hubo que esperar hasta 1904 para que, mediante una real orden de 21 de mayo, promulgada en respuesta a varias instancias presentadas por la AMN de Bilbao, se prohibiera de forma definitiva la contratación de maquinistas extranjeros en todos los buques españoles. En el ínterin, se modificó el programa de los exámenes para la obtención de los títulos de oficiales de máquinas. Los nuevos contenidos fueron redactados por Rafael Cano y Eugenio Agacino y comenzaron a regir a partir del 1 de enero de 1902 (25).

Una real orden de 30 de marzo de 1906 actualizó el Cuadro Indicador del Personal Técnico de Máquinas:

(25) AGMAB, NM, leg. 7127.

- Los buques dedicados a las navegaciones de Ultramar, fuera cual fuera su potencia, llevarían por lo menos tres maquinistas.
- En navegaciones de altura llevarían dos segundos maquinistas si la fuerza de la máquina era inferior a 100 CV, y un primero y un segundo si era superior.
- En navegaciones de gran cabotaje, si la potencia de la máquina era inferior a 100 CV, llevarían un segundo maquinista, y dos en el caso de que la travesía excediese de las 150 millas. Si la fuerza de la máquina superaba los 100 CV, deberían embarcarse un primero y un segundo maquinista.
- En cabotaje, si la fuerza de la máquina excedía de 40 CV pero no alcanzaba los 100, y siempre que la travesía fuera menor de 150 millas, llevarían un segundo maquinista; en caso de que el viaje superase las 150 millas, habrían de llevar dos segundos. Si la potencia era superior a los 100 CV y la travesía menor de 150 millas, llevarían un primer maquinista, en tanto que si dicha travesía superaba las 150 millas irían a bordo un primero y un segundo.

En cuanto a los requisitos para obtener los nombramientos, la situación, a principios del siglo XX, era la siguiente:

- para obtener el nombramiento de segundo maquinista se requería
 - haber cumplido veintiún años (RO 21/5/1904); acreditar buena vida y costumbres (RO 1/1/1885); haber trabajado tres años como operario metalúrgico, y uno de ellos por lo menos en talleres de construcción y reparación de máquinas y calderas de vapor (RO 9/12/1901); haber hecho 250 días de mar en un vapor formando parte de su personal de máquinas (RROO de 16/2/1901 y 18/12/1901), y superar un examen hecho con arreglo al programa de 6 de mayo de 1909 (RO 22/5/1909).
- para ser nombrado primer maquinista era necesario
 - haber hecho 500 días de mar como segundo maquinista (RO 16/2/1901) y haber aprobado el examen de los contenidos establecidos al efecto (RO 26/5/1909).

Además, los aspirantes a segundo y primer maquinista debían llevar un diario ajustado al modelo establecido en la real orden de 1 de agosto de 1904. Por otra parte, se admitían las prácticas realizadas en buques extranjeros (RO 25/2/1907).

El siguiente paso era optimizar la formación de los oficiales de máquinas incorporando su formación a las escuelas de náutica. Hubo que esperar casi una década para ello.

La reformas de las enseñanzas náuticas de 1913 y de 1915

En 1913, las enseñanzas náuticas todavía se regían por la ley de instrucción pública de 1857. Por fin, casi sesenta años más tarde, la Administración, al socaire de los aires ligeramente reformistas que soplaban por aquellos años, y en el contexto de cierta recuperación del sector marítimo, se decidió a emprender la necesaria reforma. El 19 de septiembre de 1913, el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes publicó un real decreto encaminado a reformar la formación teórica de los marinos mercantes. En la exposición de motivos de la norma, tras realizar una autocrítica por no haber intervenido hasta aquel momento, se mencionaba otra razón adicional para legislar:

«Fue necesario que el Ministerio de Marina redactara el Reglamento de 18 de noviembre de 1909, y disputase a este Departamento estas enseñanzas que le pertenecían por una ley, y sólo por otra ley votada en cortes podían serle arrebatadas, para que se advirtiese que el Ministerio de Instrucción Pública debe ser el organizador, rector y administrador de todas las enseñanzas, y que, si por razones especiales, los clérigos emancipan sus Seminarios, los militares sus Academias, los Ingenieros sus Escuelas y ahora los marinos civiles las suyas, no hay razón para que no sigan desgranándose las restantes enseñanzas, viniendo a quedar este Ministerio sin motivo, apenas, que abone su existencia, y la Instrucción pública sin timón que regule su marcha total y la mantenga en la dirección de las corrientes generales de la civilización y de la ciencia mundial» (26).

Como se puede ver, se trataba de hacer frente a lo que el Ministerio de Instrucción Pública consideraba una invasión de competencias por parte del de Marina, que mediante el reglamento de 1909 pretendía establecer su control absoluto sobre las titulaciones náuticas. Ante tal situación, la ley de 1913 recababa todas las competencias para Instrucción Pública y planificaba una serie de medidas reformistas que, junto a la necesaria renovación de las enseñanzas propiamente dichas, establecían unos canales administrativos plenamente civiles.

Los rasgos más característicos de la ley de 1913 eran los siguientes:

- se establecían cuatro órdenes de estudio para la «enseñanza náutica civil»: navegación o mando, máquinas, construcción naval y pesca;
- las escuelas se dividieron en tres clases:
 - institutos, que impartirían como mínimo la enseñanza completa de la especialidad de navegación, pero que también podían impartir todas o alguna de las otras tres;
 - escuelas especiales, que impartían alguna o algunas de las que no eran navegación;

(26) *Gaceta de Madrid*, núm. 262, 19 de septiembre de 1913, p. 666.

- escuelas incompletas, que no reunían las condiciones para impartir alguna de las cuatro especialidades de forma completa.
- el ingreso no se podría realizar hasta los quince años, debiendo superar un examen elemental de gramática castellana, aritmética, geografía e historia universal y de España;
- para la obtención de los diferentes títulos, por ejemplo piloto y posteriormente capitán, todos los exámenes de reválida se debían realizar en las escuelas ante los profesores de las mismas, sin acudir, por tanto, a examinarse en organismos de la marina de guerra y ante personas ajenas a las escuelas.

Pero aquella ley también tenía un talón de Aquiles: la falta de recursos económicos con que hacer efectiva su aplicación. Según el artículo 6, las cantidades necesarias, una vez evaluadas, se consignarían en el futuro presupuesto.

El gran escollo de aquel proyecto lo constituyó la oposición frontal que, nada más ser promulgado, desplegó el Ministerio de Marina.

El primer acto de la crisis más grave por que seguramente nunca han pasado las enseñanzas náuticas en España había concluido. Pero lo peor todavía estaba por llegar.

Ante la irritación del Ministerio de Marina, al de Instrucción Pública no le quedó más remedio que recular, y el 14 de julio dictó una orden en cuya virtud, «en tanto no se dictasen las disposiciones necesarias para reglamentar los estudios de Náutica y se unificase la legislación en esta materia, no podrían celebrarse exámenes de reválida en las Escuelas de Náutica» (27). El 17 de septiembre de 1914 se publicó todavía otro real decreto que restablecía el *statu quo* anterior a septiembre de 1913.

A fin de solventar la situación de enfrentamiento entre Marina e Instrucción Pública, se creó una comisión mixta con objeto de unificar la legislación de las escuelas de náutica. Las conclusiones de la comisión se publicaron, otra vez en forma de real decreto, el 30 de mayo de 1915 (28). El contenido fundamental de la disposición en lo que respecta a los maquinistas navales era el siguiente:

- quedaban designadas como escuelas oficiales de náutica las de Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, La Coruña, Gijón, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia y Vigo;
- en las escuelas únicamente se impartirían las ramas de piloto de la marina mercante y maquinista naval;
- la edad mínima de ingreso se establecía en los doce años.

(27) ARROYO, p. 163.

(28) *Gaceta de Madrid*, núm. 150, 30 de mayo de 1915, p. 561.

Los «aspirantes» a maquinista naval debían realizar dos cursos:

- primer curso: elementos de aritmética y álgebra (alterna), elementos de geometría plana y del espacio (alterna), elementos de física, mecánica y electricidad (alterna) y dibujo lineal (alterna);
- segundo curso: tecnología de máquinas, materiales y combustibles (alterna), máquinas y calderas marinas (diaria) y dibujo de máquinas (alterna).

Los horarios de la especialidad de máquinas debían organizarse de tal forma que permitieran a los alumnos «trabajar en los talleres» —se entiende que externos a las escuelas, puesto que estas no contaban con tal tipo de dotación ni estaba previsto que la tuvieran—. Hay que destacar la jerarquía que se establecía entre ambas especialidades, dotando de más contenido a las enseñanzas de piloto (tres cursos) que a las de maquinista (dos). Tal circunstancia no se daba en la ley de 1913.

En los artículos 9 y 12 se determinaba que, al finalizar los cursos correspondientes a cada especialidad, la escuela libraba a los alumnos un certificado de «Alumno de...», «con el cual podrán inscribirse en las listas correspondientes de las Comandancias de marina, dejando de pertenecer al Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes». Por ordenamientos anteriores, correspondía a la jerarquía militar realizar los exámenes posteriores a las prácticas de mar mediante el cual obtener el título profesional.

Los maquinistas navales acogieron con entusiasmo la reforma:

«Hace días se han instituido escuelas náuticas para Pilotos, para maquinistas Navales y para patrones de cabotaje y pesca.

Hay escuelas en Barcelona, en Bilbao, en Cádiz, en Cartagena, en Coruña, en Gijón, en Santander, en Málaga, en Santa Cruz de Tenerife, en Valencia y en Vigo.

Desde luego, aplaudimos la institución de estas escuelas oficiales. Los aspirantes a maquinistas no recibían una preparación suficiente en el taller.

(...)

Los aspirantes a maquinistas van a simultanear la práctica del taller con el estudio. Ello nos complace profundamente.

Porque un muchacho, hasta ahora, al salir del taller, se veía ante unos tomos inaccesibles. Ejercitaba violentamente la memoria para apresar el texto. El salto como dicen los pedagogos era un salto mortal.

Ahora se iniciarán paulatinamente en el Álgebra, en la Geometría, en la Mecánica, en la Técnica de los materiales» (29).

En el siguiente número de la misma publicación, Antonio López Perea afirmaba que «la redención del ciudadano por la cultura es lo que más agradecen

(29) «Escuelas de Náutica», en *El Maquinista Naval*, núm. 237, 1 de octubre de 1915, pp. 73-75.

F. JAVIER MORENO RICO

las corporaciones profesionales; por eso los maquinistas navales españoles han recibido con verdadero júbilo las ventajas que les concede el RD de 28 de mayo último» (30).

Fuentes

- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán
- Archivo Naval de Cartagena.

Bibliografía

- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: *Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España*. Dirección General de la Marina Mercante, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Madrid, 1989.
- LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española*. Aqualarga, Madrid, 1997.
- LLORCA BAUS, Carlos: *La Compañía Trasatlántica en las campañas de Ultramar*. Ministerio de Defensa, Madrid, 1990.
- ROBLES SÁNCHEZ, Pedro: *Vicisitudes históricas de nuestra profesión*. Sociedad General de Jefes y Oficiales de Máquinas de la Marina Mercante, Barcelona, 1993.
- VEGA BLASCO, Antonio de la: *El Cuerpo de Maquinistas de la Armada española (1850-1950)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2009.
- VIGÓN, Ana M.^a: *Guía del Archivo-Museo «Álvaro de Bazán»*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1985.

(30) «Los maquinistas navales y las Escuelas de Náutica», en *El Maquinista Naval*, núm. 238, 1 de noviembre de 1915, p. 83.

UNA FRAGATA DE LA REAL COMPAÑÍA DE FILIPINAS EN EL OCASO DE UN IMPERIO. *LA SANTO DOMINGO DE LA CALZADA (1796-1803) (I)*

Diego TÉLLEZ ALARCIA
Doctor en Historia Moderna

Resumen

Este trabajo analiza la trayectoria de la fragata *Santo Domingo de la Calzada*, de la Real Compañía de Filipinas, desde su construcción en 1796 hasta la finalización de su primer viaje a Manila en 1803. Además de sus cargas, pasajeros y vicisitudes durante el viaje, se prestará especial atención a su labor como pionera en la difusión de la vacuna contra la viruela.

Palabras clave: Real Compañía de Filipinas, comercio marítimo, rutas comerciales, reinado de Carlos IV.

Introducción

EL 3 de febrero de 1807, las tropas británicas al mando del comandante Samuel Auchmuty tomaron por asalto la principal base militar española en todo el Atlántico sur: la ciudad de Montevideo. Apostadero naval desde 1776, Montevideo era el mejor puerto natural del Río de la Plata y suponía una cabeza de puente inmejorable para el plan británico de hacerse con Buenos Aires, en primera instancia, y con todo el virreinato (incluidas sus aún ricas minas altoperuanas) a medio plazo (1).

(1) Sobre las invasiones inglesas del Río de la Plata, véanse BEVERINA, J.: *Las invasiones inglesas al Río de la Plata (1806-1807)*, 2 vols., Círculo Militar, Buenos Aires, 1939; LUZURIA-GA, J.C.: *Una gesta heroica. Las invasiones inglesas y la defensa del Plata*, Torre del Vigía, Montevideo, 2004; GRAHAM-YOOL, A.: *Ocupación y reconquista, 1806-1807*, Lumiere, Buenos Aires, 2006; ROBERTS, C.: *Las invasiones inglesas del Río de la Plata (1806-1807)*, Emecé, Buenos Aires, 2006; HUGUES, B.: *The British Invasion of the River Plate, 1806-1807. How the Redcoats were humbled and a nation was born*, Pen & Sword, South Yorkshire, 2013,

Todo el proceso de asedio y conquista es sobradamente conocido gracias a los informes enviados por Ruiz Huidobro, comandante general de la plaza, y por el propio cabildo de la ciudad (2), así como por las cartas de los mandos británicos Auchmuty y Stirling (3). Tanto en las fuentes de un bando como en las del otro se percibe el escaso rol que desempeñó la Marina durante el sitio (4). Quizá la anécdota más relevante sea el incendio y explosión de la corbeta *Atrevida*, la misma que había servido a Alejandro Malaspina para recorrer medio mundo en su célebre viaje científico. Para los ingleses, esta era la única embarcación en buen estado: «None of the few Spanish vessels of war found in the harbor were of much value. A corvette of 28 guns was burnt by the crew» (5). Lo era también para Ruiz Huidobro: «La corbeta *Atrevida*, que era la mejor que allí existía, voló con dos lanchas cañoneras» (6). Era cierto que la fuerza estacionada en la bahía difícilmente podía combatir contra la enorme potencia de fuego de la escuadra destacada al mando del comandante Stirling. Por ello su estrategia había sido netamente defensiva, con un único objetivo: intentar entorpecer un posible ataque al puerto. Ello impidió que tomase parte más activa en la defensa.

El gobernador de Montevideo menciona en su informe que esta estuvo a cargo de cinco buques principales, armados con entre 18 y 24 cañones cada uno. De ellos habría que descontar a la ya mencionada *Atrevida*. Según la lista de presas publicada por los ingleses, otros tres serían las fragatas *Paula*, de 22 cañones; *Princesa*, de 20, y *Fuerte*, de 18. El objetivo de este trabajo es hablar del último de esos navíos: la fragata *Santo Domingo de la Calzada* (7).

La construcción: la Compañía de Filipinas, Ramón Aizpurúa y Pasajes

La *Santo Domingo de la Calzada* estaba en Montevideo por azar, como iremos explicando a lo largo de este estudio. ¿Qué historia esconde tras de sí

y GRAINGER, J.: *British Campaigns in the South Atlantic. 1805-1807. Operations in the Cape and the River Plate and their Consequences*, Pen & Sword, South Yorkshire, 2015.

(2) Puede verse una transcripción de ambos en BAUZÁ, F.: *Historia de la dominación española en el Uruguay*, t. II. Biblioteca Artigas, Montevideo, 1895, pp. 744ss. y 762ss.

(3) Por ejemplo, la carta de Stirling dando cuenta de los sucesos, transcrita en la *Gaceta de Londres* y cuya transcripción puede consultarse en *The Naval Chronicle for 1807: containing a general and biographical History of the Royal Navy of the United Kingdom*, t. XVII. Joyce Gold, Ondres, 1807, pp. 341ss.

(4) No así en el resto de las invasiones inglesas, donde sí tuvieron un rol destacado, con el capitán de navío don Santiago de Liniers a la cabeza. DESTÉFANI, L.H.: *Los marinos en las invasiones inglesas*. DIAB, Buenos Aires, 1975.

(5) JAMES, W.: *The Naval History of Great Britain, from the Declaration of War by France in February 1793 to the accession of George IV in January 1820*, Londres, Harding, Lepard and Co., 1826, p. 515.

(6) Parte de Ruiz Huidobro al príncipe de la Paz sobre la toma de Montevideo por los ingleses, 30 de diciembre de 1807. BAUZA, F.: *Historia de la dominación...*, p. 757.

(7) En la lista de presas aparece con su alias, *Príncipe de la Paz*, artillada con 20 cañones. Se añade a esta fuerza principal la presencia de un bergantín, el *Héroe*, con 20 cañones, 2 goletas y diversas cañoneras y barcos de comercio. *The Naval Chronicle*, t. XVII, 1807, pp. 343-34.

este buque apresado por los ingleses en sus célebres invasiones del Río de la Plata? ¿A quién pertenecía? ¿Cuál era su misión? ¿Cuáles sus navegaciones, capitanes, tripulaciones, cargas, pasajeros?

Necesariamente hemos de empezar el relato de las vicisitudes de la *Santo Domingo de la Calzada* por su construcción. La nave había sido encargada por la Real Compañía de Filipinas (8). El puerto de Pasajes era la principal base operativa de esta y el lugar donde encargaba la erección de sus naves. De hecho, era uno de los centros neurálgicos de la construcción naval no solo a nivel regional, sino a escala nacional, «el más seguro y mejor de toda la costa cantábrica», en opinión de Gorosabel (9). Lourdes Odriozola, la gran especialista de la materia, lo corrobora: en el siglo XVIII era «el principal centro de construcción de navíos de la provincia» (10).

Allí trabajaba, por si fuera poco, uno de los maestros predilectos de la Compañía: Ramón de Aizpurúa. Aizpurúa, «capitán de maestranza de esta provincia y maestro constructor de navíos asalariado por la dicha Real Compañía» (11), era reconocido tanto en los almanaques de la época (12) como por personajes del entorno. José Ignacio Gamón (13) decía de él, en carta al célebre ilustrado José de Vargas y Ponce, que era «un hombre apreciable y verídico, incapaz de suponer una cosa por otra, como demasiado místico» (14). Especialistas actuales lo definen como «el principal maestro constructor en Pasajes en la segunda mitad del siglo XVIII y hasta 1808» y sitúan su labor en prácticamente todos los astilleros de la bahía, «construyendo tanto en las gradas de San Pedro, como en las de San Juan y Alza, buques para la Real Armada, para las Reales Compañías de Comercio y para otros mercaderes particulares» (15).

No es de extrañar que la Compañía de Filipinas demandase sus servicios. Odriozola le adjudica la fabricación de un cachemarin y del bergantín *San*

(8) Sobre la Compañía sigue siendo referencia fundamental DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ-SPINOLA, M.^aL.: *La Real Compañía de Filipinas*. CSIC, Sevilla, 1965. Véase también GARAY UNIBASO, F.: *Correos marítimos españoles*, vol. III. Ediciones Mensajero, Bilbao, 1991, pp. 91-97.

(9) GOROSABEL, P.: *Diccionario histórico geográfico descriptivo de los pueblos, valles, alcaldías y uniones de Guipúzcoa*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972, p. 401.

(10) ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipuzkoa, siglo XVIII*, Diputación Foral de Guipuzkoa, San Sebastián, 1997, p. 57; ÍDEM: *La construcción naval en el País Vasco, ss. XVI-XIX: evolución y análisis comparativo*, San Sebastián, 2002.

(11) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Expediciones a Indias 32. Copia de los documentos de pertenencia de la fragata *Santo Domingo*, s.f.

(12) *Almanak mercantil o Guía de comerciantes*. Joaquín Ibarra, Madrid, 1797, 1799, 1803 y 1807.

(13) Gamón fue alcalde de Rentería y primo del más célebre Juan Ignacio, presbítero de la parroquia de N.^a S.^a de la Asunción, cronista de la localidad y miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia. Ambos pertenecían a una familia de la élite local. Juan Ignacio fue autor de *Noticias históricas de Rentería*. Más datos en LACUNZA, Juan Miguel: «Juan Ignacio Gamón. A los 200 años de su muerte», en *Oarso*, núm. 50, 2015, pp. 145-148.

(14) Real Academia de la Historia, 9-6.087-4. José Ignacio Gamón a don José de Vargas y Ponce, 15 de febrero de 1807,

(15) ZURBANO MELERO, J.G.: «Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2, 1998, pp. 327-362.

Francisco Xavier a favor de dicha empresa en la década de los noventa (16). La documentación del Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa atestigua ambas operaciones (17). La del Archivo General de Indias confirma la vinculación entre la empresa y el artesano en 1801, fecha ya tardía (18).

En ese mismo astillero del barrio de Vizcaya, Aizpurúa «dio principio a la construcción de la fragata *Santo Domingo de la Calzada* (alias *Príncipe de la Paz*) el día primero de octubre de 1796» (19). Sus dimensiones eran las siguientes: «129 pies de eslora; 109 pies y 10 pulgadas de quilla limpia; 36 pies de manga; 14 pies y 8 pulgadas de puntal en bodega; y 6 pies en los entrepuentes». Por lo que respecta a su tonelaje, Aizpurúa ofrecía los siguientes datos: «... [la] componen 451 toneladas de América, de a 64 pies cúbicos cada una, y 3.000 libras en peso» (20).

Para construir un buque de estas dimensiones, Aizpurúa había utilizado unas instalaciones a la altura de la exigencia del asunto: el Real Astillero del Barrio Vizcaya, en la orilla oriental de Pasajes. Esta atarazana había conocido una gran expansión durante el siglo XVIII gracias a la demanda de unidades de gran tonelaje por parte de la Real Armada, la Compañía de Caracas y la de Filipinas. Contaba con una compleja infraestructura: dos gradas permanentes con capacidad para bajeles de hasta 900 toneladas, una casa con sus almacenes, despachos para el comisario de Marina, el astillero principal del rey y un pontón. La llegada de la Compañía de Filipinas no había hecho sino reforzar su importancia: se había erigido una nueva grada (21).

La nueva unidad no estaba destinada, paradójicamente, a la ruta filipina. Los documentos mencionan repetidamente la intención de emplearla en el lucrativo comercio con India: «Dicho buque se ha construido expresamente para el comercio directo de la India Oriental que ha de principiar y emprender este cuerpo a la paz, mediante la facultad concedida por S.M. para ello» (22). En las actas de la junta general de accionistas de ese mismo año, celebrada el

(16) ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: «La construcción naval en Guipuzkoa. Siglos XVI-XVIII», *ibídem*, pp. 93-146.

(17) Una mención de la construcción del cachemarin, en Archivo Histórico de Protocolos de Guipúzcoa (AHPG), 3-2.587, s.f. (escritura de 18 de marzo de 1790). El asiento para la construcción del *San Francisco Xavier*, 26 de junio de 1792, en AHPG, 3-2.589, ff. 179-181.

(18) AGI, Consulados 912. Construyendo el *San Francisco Xavier* para la Compañía.

(19) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Copia de la declaración jurada de don Ramón de Aizpurúa, 29 de octubre de 1801. Los propios directores de la Compañía lo indican así en un despacho al secretario de Indias, Miguel Cayetano Soler, datado en 1801: «La fragata de esta Compañía nombrada *Santo Domingo de la Calzada*, alias el *Príncipe de la Paz*, de porte de 500 toneladas españolas, que fue construida en Pasajes el año de 1797 para el comercio de la India, permanece desde entonces en aquel puerto a causa de la guerra». Carta de los Directores de la Compañía a Soler, 28 de julio de 1801. AGI, Filipinas 990.

(20) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Copia de la declaración jurada de don Ramón de Aizpurúa, 29 de octubre de 1801.

(21) Sus instalaciones comenzaron a dejarse de usar en 1808. VV.AA.: *Pasaia. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1999, p. 149.

(22) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado 3208, exp. 343. Directores de la Compañía a Godoy, 16 de junio de 1797,

30 de agosto, se señalaba lo mismo, e incluso se añadía que habría sido expedida «a principios de este año de no haber sobrevenido la guerra» (23).

Y es que la botadura de la *Santo Domingo*, celebrada el 10 de junio (24), no había podido llegar en peor momento, pese a la algarabía de la ceremonia, que contó con la «presencia de un numeroso y lucido concurso del General, Jefes militares, políticos y otras personas visibles» (25). Desde la firma del tratado de San Ildefonso entre España y Francia el 18 de agosto de 1796, las relaciones con Inglaterra habían desembocado en conflicto armado, con el bloqueo de los puertos peninsulares por parte de la flota británica. El futuro del bajel parecía sombrío.

Santo Domingo de la Calzada ¿marinero? La elección del nombre

Uno de los pocos enigmas cuya resolución nos ha sido imposible con los datos de que disponemos a día de hoy es la causa de la elección de un nombre tan poco marinero como el del santo riojano (26). Santo Domingo fue, sin ningún género de duda, un santo popular en el contexto del Camino de Santiago, particularmente en el medievo, pero no entre los marinos. Únicamente uno de sus milagros tiene algún tipo de nexo con el mar: la salvación de 12 pescadores en 1593 de una terrible tempestad (27).

No parece que un milagro menor y apenas conocido de los muchos atribuidos al santo justifique por sí solo que toda una embarcación de la Real Compañía de Filipinas se pusiera bajo su advocación. Tampoco hay constancia de que en Guipúzcoa se rindiera culto al santo. La región pertenecía, de hecho, a la diócesis de Pamplona, así que tampoco el copatronazgo que ejerce en la diócesis de Calahorra-La Calzada sería una pista al respecto.

Para complicar las cosas, en España existía la costumbre de otorgar un segundo apelativo suplente a las embarcaciones: el alias. A la *Santo Domingo de la Calzada* se le asignó por sobrenombre el de *Príncipe de la Paz*, el rimbombante título con el que se había premiado a Godoy tras la firma del tratado de Basilea en 1795. Apuntaba alto la Compañía de Filipinas. Desde

(23) Archivo General de Indias (AGI), Filipinas 989B. Junta General de Accionistas de la Compañía de Filipinas, 30 de agosto de 1797.

(24) AGMAB, Compañía de Filipinas 7188. «Antes de ayer sábado 10 del corriente se botó felizmente al agua en el puerto de Pasajes una fragata de 750 toneladas construida por cuenta de la Compañía de Filipinas con el nombre de *Santo Domingo de la Calzada*».

(25) AHN, Estado 3208, exp. 343. Directores de la Compañía a Godoy, 16 de junio de 1797.

(26) La onomástica naval no era cuestión baladí entonces, ni lo es en la actualidad. VILAR PACHECHO, J.M.: «Onomástica naval: los buques de la Armada española», en *Actes del XXXII Col·loqui de la Societat d'Onomàstica a Algemesí, 2005. Butlletí Interior*, núm. 108-109, 2008, pp. 573-587.

(27) GONZÁLEZ DE TEJADA, J.: *Historia de Santo Domingo de la Calzada*. Abraham de La Rioja, Madrid, 1702, p. 262.

luego dejaba bien a las claras las ganas que tenía de agradar al hombre fuerte del momento, de quien pendían, sin duda alguna, muchas de las gracias y mercedes que recibía en el comercio ultramarino. Ellos mismos lo expresaban así en misiva al favorito: «La Compañía, representada por su Junta de gobierno y dirección, suplica atentamente a V.E. se digne mirar aquel pequeño obsequio como un testimonio sincero de su profundo reconocimiento a la ilustrada protección que la dispensa V.E.» El propio ministro garabateó una respuesta improvisada al margen de este despacho: «Muchas muchas gracias y deseo su felicidad en todas las expediciones» (28).

Esta ofrenda a Godoy coincide temporalmente con otra dedicatoria curiosa. El 1 de julio de 1795, la junta del Santo Hospital de Santo Domingo de la Calzada acordaba encargar un grabado en Madrid con la imagen del santo. La imagen fue encargada por el escultor Julián San Martín, quien ya se había encargado en 1789 de esculpir el paso que todavía hoy en día sale en procesión en la localidad. La nueva obra fue dibujada por Josep Maea y grabada por Bartolomé Vázquez. Por ella se gratificó al primero con 640 reales, según acuerdo del Hospital de 7 de octubre de 1797. Pues bien, la imagen era dedicada, una vez más, «al Excelentísimo Señor Príncipe de la Paz» (29).

Esta confluencia en la persona de Godoy de ambos homenajes podría hacer sospechar algún tipo de vinculación a tres bandas entre el ministro, la localidad y la Real Compañía de Filipinas. Sabemos que Godoy mantenía un fuerte lazo de amistad con un calceatense destacado del momento: Germano de Salcedo y Somodevilla, primer marqués de Fuerte Híjar, un entusiasta ilustrado que ejerció como juez mayor de Vizcaya en la Real Chancillería de Valladolid y fue presidente de la Real Sociedad Económica Matritense y miembro del Consejo de Castilla y de la Academia de Bellas Artes de San Fernando (30). Su esposa también era una dama notoria de la corte, filántropa, literata e íntima colaboradora de la condesa de Montijo (31). Como buen calceatense,

(28) AHN, Estado 3208, exp. 343. Directores de la Compañía a Godoy, 16 de junio de 1797, y nota de Godoy al margen de un día después.

(29) Archivo catedralicio de Santo Domingo de la Calzada (ACSDC), Libro de acuerdos del Santo Hospital, junta de 1 de julio de 1795 y de 7 de octubre de 1797. «Verdadero Retrato del Glorioso Santo Domingo de la Calzada, Patrón de la Ciudad de su nombre y de todo su obispado. Fundador de ella, de su santa Iglesia, de su Hospital, Puente y Calzada, y de otras muchas obras, monumentos insignes de su piedad y devoción. Grabado a expensas de la Junta del Hospital del mismo Santo quien lo dedica, Al Excelentísimo Señor Príncipe de la Paz. Año de 1796». Agradezco a Javier Díez Morrás que me haya proporcionado esta información.

(30) Entre otros muchos desempeños y proyectos. Fuerte Híjar era sobrino del marqués de la Ensenada. Terminó sus días deportado en Francia por declararse contrario a José I Bonaparte. DIEZ MORRÁS, F.J.: «Tiempo de cambios: Santo Domingo de la Calzada, entre el Antiguo Régimen y el Primer Liberalismo», en DIEZ MORRÁS, J.; FANDIÑO PÉREZ, R.G., y SÁEZ MIGUEL, P. (coords.): *Historia de la ciudad de Santo Domingo de la Calzada*. IER, Logroño, 2010, pp. 387-504 (cit. pp. 400-401).

(31) CEREDA, A.: «Una figura relegada de la Ilustración: la marquesa de Fuerte Híjar y su Elogio de la Reina (1798)», en *Cuadernos de Investigación Filológica*, núms. 23-24, 1997-1998, pp. 195-212.

Fuerte Híjar aprovechó su influencia e intercedió ante Godoy en favor de distintos asuntos locales. Uno de los más destacados fue lograr el indulto para que, precisamente, el Santo Hospital se librase de la desamortización decretada a finales de la década de los noventa (32). Quizá esta fue la causa de la dedicatoria del grabado a la que acabamos de aludir. El príncipe de la Paz era el principal protector de la Compañía de Filipinas, de modo que cabe la posibilidad de que fuera él quien sugiriese el nombre, para honrar el vínculo con su amigo (33).

En cualquier caso, hasta que la documentación arroje nuevos datos o se reinterpreten aquellos de que ya disponemos, nos movemos, desafortunadamente, en el terreno de las conjeturas. A falta de más información, permanece irresuelto el enigma de este curioso bautismo de la fragata de la Compañía de Filipinas con el nombre del santo riojano.

Preparando la primera singladura

El conflicto con Gran Bretaña se iba a alargar hasta 1802, con el ya aludido bloqueo de la mayor parte de los puertos españoles. La *Santo Domingo de la Calzada* aguardaría pacientemente esos cinco años antes de poder iniciar su singladura inaugural, «padeciendo en su casco el daño y desmejoras que son consiguientes a tan larga invernada» (34). Ante la perspectiva de perder su inversión, la Compañía de Filipinas ofreció a mediados de 1801 una posible solución: «Para precaver su total deterioro y sacar algún partido al mucho coste que ya tiene a la Compañía, nos hemos decidido de acuerdo con la Junta de Gobierno a destinarla, sin embargo de los peligros que hoy sufre nuestra navegación, para viaje yente y viniente a Manila con escala en Lima» (35).

El 24 de agosto de ese mismo año, Miguel Cayetano Soler, secretario de Indias, escribía a Vicente Ruiz de Apodaca, intendente y juez de arribadas de San Sebastián, para notificarle el permiso concedido «a la Compañía de Filipi-

(32) Lo que logró. Díez MORRÁS, F.J.: «La guerra de Independencia en Santo Domingo de la Calzada», en *Berceo*, núm. 157, 2009, pp. 63-117 (cit. p. 110).

(33) Otra opción es que la causa de este bautismo gire en torno a la figura del industrial José Antonio Pérez Íñigo, artífice de la célebre fábrica de paños finos protegida por Godoy, quien menciona a Pérez Íñigo en sus memorias. GODOY, M. de: *Memorias críticas y apologéticas para la historia del reinado del señor don Carlos IV de Borbón*. Imprenta de I. Sancha, Madrid, 1836, p. 211.

(34) AGI, Filipinas 990. Directores de la Compañía a Soler, 28 de julio de 1801. Esta circunstancia extraordinaria explica que Odriozola incluya a la *Santo Domingo* en su listado de los barcos construidos en Guipúzcoa y Vizcaya (ss. XVI-XIX) dos veces y en dos fechas distintas: 1797 y 1802. En la primera referencia, la fragata estaría siendo trabajada en las gradas del Barrio Vizcaya, y en la segunda, en las de Bortalaborda. En esta segunda anotación incluso se señala que el constructor responsable era Ramón Aizpurúa. ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en el País Vasco...*

(35) AGI, Filipinas 990. Directores de la Compañía a Soler, 28 de julio de 1801.

nas para expedir desde Pasajes a Manila, con escala en El Callao, la fragata *Santo Domingo de la Calzada* pagando en Lima con la diferencia de moneda los derechos de extracción de España» (36). Daban comienzo los preparativos para el primer viaje de la fragata. El 8 de octubre Ruiz de Apodaca notificaba al ministro la puesta «a la carga en el puerto de Pasajes de la fragata *Santo Domingo de la Calzada* de porte de 600 toneladas, con 24 cañones y 140 hombres» (37).

La firma de los preliminares de la paz y el envío un mes después a París del marqués de Cornwallis, con plenos poderes para negociar un acuerdo definitivo entre Francia e Inglaterra, dieron alas al proyecto. La llegada de la concordia no podía ser más oportuna y la Compañía incluso se procuró pasaporte del Almirantazgo inglés, para que la embarcación navegase «sin ser molestada por los oficiales de los bajeles de S.M. Británica o corsarios» (38). De hecho, los trámites se aceleraron, hasta el punto de que la embarcación salía del puerto de Pasajes el 7 de enero de 1802, dos meses antes de la ratificación definitiva, el 25 de marzo, del tratado de Amiens (39). Condicionada por la política, lo hacía en la estación contraria, lo que le acarrearía algunos incidentes que analizaremos en breve.

El primer viaje a Filipinas (1801-1803)

Carga y pasajeros. La vacuna contra la viruela

Conocemos perfectamente la carga de la *Santo Domingo de la Calzada* en este su viaje de estreno. Don José García y Cebrián, contador de ejército de reglamentos y arribadas de Indias y rentas generales, la describe minuciosamente en un informe enviado a Madrid. La mayor parte la componían barras de hierro y acero, productos textiles, papel, clavazón, algunas máquinas para «despepitar algodón» (géneros procedentes de la propia España) (40), cera, vidrios, textiles de calidad, quincallería, lienzos diversos, sombreros, abanicos

(36) *Ibidem.* Soler a Ruiz de Apodaca, 24 de agosto de 1801.

(37) *Ibidem.* Ruiz de Apodaca a Soler, 8 de octubre de 1801.

(38) *Ibidem.* Directores de la Compañía a Soler, 1 de diciembre de 1801.

(39) Y en consecuencia aparece como «embarcación ausente» destinada a Lima en la «Relación individual de las embarcaciones españolas de comercio que únicamente existen en la actualidad en este puerto y canal del Pasaje; y de las que se hallan ausentes de él, cuyos nombres, clases, portes, estado, pertenencias (paradero de las ausentes y fábrica son los siguientes)». Archivo General de Guipúzcoa, Juntas y Diputaciones, I.M., 2/12/133. Hay varias notificaciones de su salida a las autoridades en AGMAB, Expediciones a Indias 30.

(40) «Nuevas máquinas de despepitar, cardar e hilar el algodón de las que se esperan grandes éxitos», en GARAY UNIBASO, F.: *Correos marítimos españoles. Correos marítimos españoles a Filipinas (Indias Orientales). De 1521 a 1884. Y también a Marianas e Indochina*, vol. III. Ediciones Mensajero, Bilbao, 1991, p. 95. Este envío formaba parte del plan estratégico de la Compañía de fomentar la actividad agrícola en Filipinas, aprobado el 20 de marzo de 1792. DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ-SPÍNOLA, M.^ªL.: *La Real Compañía de Filipinas...*, p. 77.

e hilo (géneros importados) (41). Se embarcaban por cuenta de los siguientes individuos: Eraña, Sebastián de Urrutia y Mendiburu, el reverendo padre fray Rosendo Fernández, Javier José de Irisarri, Pío Elizalde, José Ignacio de Zala, Felipe Tieso, José Luis Munarriz, José Joaquín de Arpillaga (efectos españoles), Manuel Brunet y Cía., Lorenzo Goyzueta, Javier José de Irisarri, Francisco Antonio de Barandiarán, Vicente María Fernández (el capitán, sobre todo textiles franceses), José de Zala, Francisco López Omaña, Juan Bautista Elizalde, Juan Ángel de Mezquíriz, Eugenio Izquierdo, Pedro de Ellauri (efectos extranjeros). El informe era tan detallado que incluso se listaban minuciosamente todos los víveres transportados para la travesía (42). Al final del mismo, el contador sumaba el total del valor de los géneros que viajaban en la *Santo Domingo de la Calzada*; y, ya de paso, el de los derechos que habría que cobrar por ellos en Lima.

VALOR DE LA CARGA DE LA *SANTO DOMINGO DE LA CALZADA* A SU SALIDA DEL PUERTO DE PASAJES EN 1801, INCLUIDOS LOS DERECHOS DE INDIAS Y DE ADUANA (SE DESPRECIAN LOS MARAVEDÍES)

| | <i>Valores (reales)</i> | <i>Dchos. Indias</i> | <i>Id. Aduana</i> | <i>Total derechos</i> |
|-------------------------------------|-------------------------|----------------------|-------------------|-----------------------|
| <i>Frutos/géneros españoles</i> | 1.163.662 | 34.909 | 28.923 | 63.832 |
| <i>Id. por la seda a 34</i> | 385.087 | 2.164 | — | 2.164 |
| <i>Géneros y frutos extranjeros</i> | 1.479.987 | 103.598 | 240.888 | 344.487 |
| TOTAL | 3.028.736 | 140.671 | 269.811 | 410.484 |

La fragata zarpaba con el capitán don Vicente María Fernández y el maestro don Manuel Súnico al mando. Se mantenía su considerable armamento considerable de 24 cañones, dispuesto antes de que se confirmase la firma de la paz, ya que se estimaba, con buen criterio, que la duración de esta sería corta. Entre los pasajeros destacaban un religioso del Real Monasterio de Montserrat, el reverendo padre fray Rosendo Fernández Puga, que se trasladaba a la casa de Lima de la orden de san Benito en calidad de prior, y el alférez de fragata de la Real Armada don Antonio de Arbizu. Además, varios naturales del País Vasco pasaban a la compañía de familiares establecidos en Lima, «vecinos y del comercio de ella» (43). También viajaban a bordo otros sujetos con destinos diversos. Así, «don José Félix de Gaztelu y Echanique, natural y vecino de esta ciudad, de estado libre y soltero» pasaba «a Manila en las islas Filipinas a la compañía del capitán de navío don Ventura Joaquín de Barcaiztegui»; «don Manuel Antonio de Elizalde, de estado soltero, vecino y del comercio de Guayaquil» regresaba a su domicilio; mientras que no se especifica el destino

(41) Aparte del informe de García y Cebrián, existe una «nota del cargamento que conduce la fragata de la Real Compañía de Filipinas, nombrada *Santo Domingo de la Calzada*» en *Telégrafo mercantil, rural, político, económico e historiógrafo del Río de la Plata*, vols. 3-5, Compañía Sud-Americana de Billetes de Banco, Buenos Aires, 1915, p. 470.

(42) AGI, Filipinas 990. Certificación de don José García y Cebrián, 31 de diciembre de 1801.

(43) *Ibidem*. Certificación de José de Echániz, 8 de enero de 1802.

de «don Francisco López de Omaña, natural de la villa Mañán, don Lorenzo Clavo de Milmarcos, en Aragón y don José de Azcárraga de Oñate», los tres solteros y dependientes de la Real Compañía de Filipinas (44).

Mucho más destacado que aquella y que estos era otra preciada mercancía que viajaba de incógnito en las bodegas de la nave: la vacuna contra la viruela. Este valioso medicamento había sido desarrollado por el británico Edward Jenner en 1796. Dos años después daba a conocer al mundo sus hallazgos en *An Inquiry into the causes and effects of the Variolae Vaccinae*. En 1800 la vacuna ya estaba disponible en España. Un particular gaditano, anónimo para nosotros, fue el impulsor de su cruce del Atlántico a bordo de la *Santo Domingo*: «El navío mercante *Santo Domingo de la Calzada* arribó a Lima en su travesía de España a Manila; un particular de Cádiz había tenido la buena idea de enviar en este buque la vacuna a Filipinas; aprovecharon pues de esta ocasión en Lima».

El testimonio procede de una fuente tan fiable como Alexander von Humboldt. El alemán prosigue narrando las peripecias de la vacuna en el Perú: «El señor Unanue, profesor de anatomía y autor de un excelente trabajo fisiológico sobre el clima del Perú, vacunó muchos individuos con el virus que llevaba el navío. No se vio nacer ninguna pústula; y parecía que el virus se había alterado o debilitado».

Parecía que el experimento acabaría en fracaso, a tenor de lo reflejado por Humboldt, pero nada más lejos de la realidad:

«... habiendo observado Unanue que todas las personas así vacunadas habían tenido unas viruelas sumamente benignas, se sirvió del pus de estas viruelas para hacer por medio de la inoculación ordinaria menos funesta la epidemia; y así encontró por este camino indirecto los efectos de una vacuna que se había tenido por perdida» (45).

Este ensayo fue uno de los principales precedentes de la célebre Real Expedición Filantrópica de la Vacuna, iniciada un año después, en 1803 (46), al mando del médico Francisco Javier Balmis y cuyo final se dilataría hasta 1814 (47).

(44) *Ibidem*. En Lima, los pasajeros que continuaron viaje en la *Santo Domingo* fueron «don Juan López de Omaña y don José Manuel de Azcárraga, venidos en el buque con destino a la factoría de la Real Compañía en Manila, y don José Félix Gaztelu, venido íd. para Manila y del país don Narciso Espinalete, de edad de 13 años». José Pascual Vivero a Ugarte, 17 de julio de 1802. AGMAB, Expediciones a Indias 32.

(45) HUMBOLDT, A. von: *Ensayo político sobre el reino de la Nueva España*, t. I. Casa de Rosa, París, 1822, p. 127. El doctor Hipólito Unanue era un limeño famoso que integraba una tertulia conocida como La Casa de los Sabios, a la cual fue invitado Humboldt a su paso por el Perú. Era autor, efectivamente, de *Observaciones sobre el clima de Lima y sus influencias en los seres organizados, en especial el hombre*. Lima, 1806.

(46) Archivo Nacional de Filipinas, Cedulaario 1802-1805, exp. 2, ff. 1-10. Real orden en que S.M. ha resuelto que se propague en ambas Américas y en estas islas la inoculación de la vacuna, 24 de agosto de 1803.

(47) Y así se reconoce en BALAGUER PERIGÜELL, E., y BALLESTER AÑÓN, R.: *En el nombre de los niños: la Real Expedición Filantrópica de la Vacuna (1803-1806)*. AEPED, s.l., 2003, p. 100.

Travesía y problemas con la carga en Lima

La navegación desde la Península hasta Lima fue «breve y feliz» según los oficiales de la nave, gracias a su «dirección y pericia» y «sin embargo de que su apuro no ha correspondido enteramente a nuestro esfuerzo» (48). Ciertamente el trayecto se hizo en un tiempo récord: 107 días. Se acercaba a los 83 empleados por la escuadra de Asia de don Ignacio María de Álava (Cádiz-El Callao), los 84 de la fragata *María* en 1796 (Cádiz-Concepción de Chile) y a los 97 del ballenero inglés *William* en 1791 (Londres-El Callao). Sin embargo, el mérito era atribuido por el teniente José de Moraleja a «un puro efecto del oportuno favor, bondad y constancia casual de los vientos y, en alguna parte de las buenas propiedades del *Santo Domingo*». Para el oficial, el «citar como argumento de su pericia» tal rapidez era «impertinente» (49).

Sea como fuere, esta apacibilidad fue trastornada debido a dificultades de tipo administrativo a su llegada a El Callao, puerto en el que fondeó el 24 de abril de 1802. La primera tenía que ver con parte de los bienes transportados. La manufactura de ciertos «tercios de pañuelos de hilo», de algunos «medios paños» y de «108 docenas de pares de medias de seda para hombre y mujer» era evidentemente extranjera, viniendo como géneros españoles en la documentación de la *Santo Domingo de la Calzada*. Dichos «efectos, al reconocerlos en la aduana de Lima, adonde iban destinados, se declararon por de fábrica extranjera (...) habiendo determinado en consecuencia aquella Junta Superior de Real Hacienda la entrega de todos los efectos al comisionado de la Compañía (...) afianzando su importe hasta la determinación de S.M.» (50).

La explicación, en este caso, era sencilla. Los productos, «aunque extranjeros en su origen, fueron comprados de presas hechas por los franceses en pública almoneda celebrada en San Sebastián y Pasajes con asistencia de los ministros de la Real Hacienda, habilitados por esta razón al comercio nacional y en concepto de tales embarcados por la Compañía».

El nivel de detalle de las explicaciones de la Compañía llegaba a identificar hasta el nombre de los buques apresados: el «bergantín *Dublín*, apresado por el corsario francés *La Revange*» y «la fragata americana la *María de Charleston*, apresada por el corsario francés el *Determinado*», ambos conducidos a Pasajes (51). En vista de estos argumentos, el ministerio dio por buena la carga y ordenó liberar los efectos con el pago de las tasas, como si de géneros nacionales se tratase (52). Lógicamente, para cuando llegaron las órdenes de Madrid, la *Santo Domingo* había partido ya de Lima.

Mucho más sería fue la otra peripecia peruana de la fragata: «... urgiendo su salida para Manila con la mayor brevedad, su capitán y pilotos se resistie-

(48) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Oficiales de la *Santo Domingo* al marqués de Avilés, virrey del Perú, 10 de mayo de 1802.

(49) *Ibidem*, José de Moraleja a Tomás Ugarte, 12 de mayo de 1802.

(50) AGI, Filipinas 990. Avilés a Soler, 28 de febrero de 1803.

(51) *Ibidem*. Certificación de don Ángel Antonio de Quintana, s.f.

(52) *Ibidem*. Soler al marqués de Avilés, 14 de febrero de 1803.

ron a ello por ser la monzón contraria a la buena recalada en Filipinas» (53). Efectivamente, el capitán Vicente María Fernández y sus pilotos manifestaban «la imposibilidad de verificar» la partida basándose en el riesgo de una derrota en pleno monzón de sudoeste (54). No obstante, el comisionado de la Compañía en Lima, conde de Fuente González, no era del mismo parecer. Daba comienzo así un largo pulso entre los oficiales de la *Santo Domingo* y el conde en el que se verían inmersas las autoridades virreinales y del apostadero. Este se prolongó durante más de dos meses. Finalmente prevaleció el dictamen del conde. Fue necesario, con todo, sustituir al capitán y al primer piloto, ambos por excusarse de la continuación del viaje por motivos de salud. Si la coartada de Ellauri tenía bastante fundamento (una gonorrea confirmada por los facultativos), la del capitán Fernández era bastante más rocambolesca: una lesión practicando un juego de pelota (55). No es de extrañar que el médico Gutiérrez Corona juzgase que se trataba de «una enfermedad inaveriguable por hallarse fuera del alcance de los sentidos» y que para su «curación es forzoso obtenerse solo a su narración». Su conclusión era demoledora: «nada podemos asegurar a V.S. (con una certeza física) sobre el asunto» (56).

Fuese real o fingida la dolencia, este contratiempo obligó al conde de Fuente González a solicitar al comandante del apostadero, Tomás de Ugarte, que le proporcionase un par de oficiales de la Armada para suplir las plazas de capitán y primer piloto. Los elegidos serían don Juan de Latre para el puesto de capitán y don Francisco Zunico como su segundo (57). Se trataba de oficiales muy experimentados, particularmente el primero (58). El 17 de julio de

(53) Archivo Histórico Provincial de Burgos (AHPBu), Archivos Privados 2. Memorial de servicios de don Juan de Latre, 5 de septiembre de 1819.

(54) AGMAB, Expediciones a Indias 32. Capitán Vicente María Fernández, segundo capitán Pedro Ellauri, pilotos José Joaquín de Azpillaga, Martín de Larrañaga y Manuel Fernández al virrey Avilés, 10 de mayo de 1802.

(55) *Ibidem*, Iriarte a Ugarte, 6 de julio de 1802.

(56) *Ibidem*, Rafael Gutiérrez Corona y José María Baeza a Ugarte, 6 de julio de 1802.

(57) *Ibidem*, Despacho de Ugarte de 7 de julio de 1802. «Don Tomás de Ugarte dio orden al mencionado Latre fuese inmediatamente al Callo a encargarse y recibirse del mando de la dicha expedición lo que verificó con la puntualidad correspondiente». AHPBu, Archivos Privados 2. Memorial de servicios...

(58) Nacido en Huesca en 1769, sentó plaza de guardiamarina en 1787. Dos años después tomó parte de la campaña de evoluciones de la escuadra de Félix de Texada, embarcado a bordo del *San Telmo*. Su experiencia se amplió rápidamente en el Río de la Plata, a bordo de la corbeta *San Pío* y de las fragatas *Sabina* y *Magdalena*. Alférez de fragata en 1790, recorrió las costas patagónicas en diversos buques hasta ser encargado del mando del bergantín *Piedad*, con el que desalojó a los balleneros británicos que se habían establecido en las Malvinas en 1793. En 1796, a bordo de la *Leocadia*, realizó diversos cruceros contra intereses británicos. En 1800 reconoció las islas Galápagos, determinando con exactitud por primera vez su situación geográfica. Pocos meses antes de la llegada de la *Santo Domingo* se le había encomendado la misión de patrullar por el Pacífico, entre Panamá y Valparaíso, al mando del bergantín *Peruano*. MAESTRO CASTAÑEDA, J.C.: «Rasgos biográficos del capitán de navío don Juan de Latre y Aisa», en ARMILLAS VICENTE, J.A. (dir.): *VII Congreso Internacional de Historia de América*, vol. 1. Gobierno de Aragón, Zaragoza, 1998, pp. 433-442. Sobre la figura de Latre, F. Generelo Gil ha escrito recientemente una novela: *Memorias de Juan de Latre, un marino aragonés en el fin de un imperio*. Editorial Pirineo, Huesca, 2013.

1802, la *Santo Domingo de la Calzada* levaba anclas finalmente del puerto de El Callao.

La travesía del Pacífico

Pese a las advertencias agoreras recibidas en Lima, Latre cruzó el océano sin grandes imprevistos. El 23 de septiembre llegó a Guam, en las islas Marianas (59). A Latre se le había encargado fondear allí, «ya para tomar un práctico de las islas Filipinas, pues ninguno de este buque había estado jamás en ellas, o ya para aguardar la estación si estaba muy adelantada la contraria en que íbamos». Sin embargo, decidió seguir adelante por varias causas:

«No lo efectué por temor al amarradero que todos aseguran ser malísimo por los muchos ratones de su fondo y por los continuos huracanes que se dejan ahí venir muy a menudo; y porque consideré no podría allí encontrarse práctico de fundamento, en cuyo caso vale más ninguno» (60).

Sus temores meteorológicos pronto se materializaron, ya que las condiciones empeoraron sensiblemente. Superado el obstáculo, el 3 de octubre avistaba, a las nueve de la mañana, los islotes de Palaba, ya en el archipiélago filipino (61).

Las dificultades, sin embargo, continuaron. Pese a los intentos de Latre, las corrientes arrojaron a la *Santo Domingo* a la isla de Catanduanes. Allí trató de proveerse de práctico para localizar el fondeadero de Sisirán, lo cual no resultó nada fácil dada la falta de población europea en la zona, el escaso dominio del castellano de los nativos y las paupérrimas habilidades marineras de los locales (62).

En Bixac embarcaron dos prácticos «que decían eran los mejores de toda aquella costa», recomendados por «dos padres capellanes indios y varios naturales», quienes se mostraron «todos muy expresivos en especial los curas». No convencieron al capitán, quien habla de «su mala traza y torpeza en el castellano», aunque reconoce que «fue preciso tomarlos». De poco le sirvieron, ya que no fueron capaces de guiarle hasta el abrigo del puerto de Sisirán, en la contracosta de Luzón, refugio anhelado ante la posibilidad de sufrir un tifón. Ante «la total ignorancia de los indios», Latre tomó la decisión de buscar por sí mismo el abrigo de Sisirán, el cual no aparecía representado en las cartas de navegación de que disponía, que eran las del padre Murillo. Lo logró a comienzos de octubre. Por ello se tomó la molestia de «formar el planito de este corto estrecho para que otro no se vea en iguales aflicciones» (63).

(59) Archivo del Museo Naval (AMN), Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

(60) *Ibidem*.

(61) *Ibidem*.

(62) *Ibidem*.

(63) *Ibidem*.

Piratas moros y huracanes en el abrigo de Sisirán. Naufragio de la Ferroleña

No habían terminado todas sus cuitas con la localización del ancladero. Al día siguiente, 9 de octubre, tres embarcaciones, «dos grandes y otra muy chica, todas muy bajas, de gran manga, remos muy cortos y coronadas de gente armada», perturbaron la paz del oficial. Se trataba de pancos de piratas moros, los cuales fueron ahuyentados a la vista de la potencia artillera de la fragata (64).

Una vez convenientemente resguardado, Latre envió recado a Manila al general de la Escuadra de India, don Ignacio de Álava, avisando de su llegada y solicitando un práctico para la travesía hasta Cavite. La respuesta de su superior llegaría ya el 29 de noviembre, para notificarle el envío del piloto Sánchez, aunque recomendándole aguardar al cambio de estación: «... le contestó que siendo contraria la estación no podría ya salir de aquel surgidero hasta el mes de marzo; para cuyo tiempo le enviaría un práctico de aquellos parajes y del estrecho también de San Bernardino» (65). En suma, después de aquellos meses de navegación, el general le ordenaba que invernase, inutilizando parte de los empeños realizados.

Había buenas razones para aconsejar prudencia a Latre. La temporada de tifones estaba en pleno apogeo. A causa de uno de ellos, Álava y la Compañía acababan de perder, el 15 de septiembre, la urca *Ferroleña* (o *Ferrolina*) con más de 850.000 pesos fuertes, unas 50 leguas al norte de Macao (66). Latre, por su parte, estaba a punto de padecer uno de esos violentos fenómenos de la naturaleza durante su estancia en Sisirán. Especialmente peligrosa fue la noche del 4 al 5 de diciembre, cuando la nave a punto estuvo de estrellarse contra una roca. El «temporal duró tres días llenó la bahía de árboles y ramas y todos los de la cima de la montaña a cuyo abrigo nos mantuvimos, quedaron con sola la ramazón y sin hojas» (67).

Continuación del viaje y llegada a Manila

Por otro lado, el mismo Álava, en aparente contradicción con lo anterior, también le había informado de que «urgía a la compañía y al servicio del rey

(64) *Ibidem*. Sobre el problema de los piratas «moros» de Joló y Mindanao, véanse BARRANTES, V.: *Guerras piráticas de Filipinas contra mindanaos y joloanos*, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1878; MONTERO Y VIDAL, J.: *Historia de la piratería malayo-mahometana en Mindanao, Joló y Borneo*, 2 t., Imprenta y Fundación de Manuel Tello, Madrid, 1888, y WARREN, J.F.: *The Sulu Zone, 1768-1898. The Dynamics of External Trade, Slavery and Ethnicity in the Transformation of a Southeast Asian Maritime State*, National University of Singapur Press, Singapur, 1981.

(65) AHPBu, Archivos Privados 2. Memorial de servicios...

(66) Este naufragio aparece mencionado en MARQUÉS Y ESPEJO, A.: *Historia de los naufragios*, Repullés, Madrid, 1803, vol. 1, pp. 353ss., y en FERNÁNDEZ DURO, C.: *Naufragios de la Armada española...*, pp. 168-169.

(67) AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

llegase con dichos caudales a Manila cuanto antes». Latre se encontraba, en consecuencia, en una difícil encrucijada. El oscense decidió finalmente asumir los riesgos (68). Así, el 23 de diciembre embocaba el estrecho de San Bernardino. Su pasaje tampoco sería placentero: chubascos, aguaceros, vientos variables. Sin embargo, en esta ocasión contaría con un aliado imprescindible que le permitiría atravesarlo en cuarenta y ocho horas, navegando incluso de noche: el plano que hicieron de él las corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (69).

Por fin, tras muchas penurias y 161 días de navegación, el 26 de diciembre entraban en la bahía de Cavite (70). Latre había desobedecido abiertamente las instrucciones de su superior pero, a cambio, había realizado toda una proeza náutica contra la opinión de los más expertos, cartografiado el providencial refugio de Sisirán y procurado mucha mayor rentabilidad para la Compañía de Filipinas en una expedición que amenazaba seriamente con transformarse en un fiasco. Si el naufragio de la *Ferroleña* era la cruz de la moneda, la impen-sada hazaña de la *Santo Domingo de la Calzada* representaba la cara.

El regreso a Europa

El inicio del regreso no se demoró en exceso. El 14 de febrero de 1803 largaba velas desde Manila en dirección a la Península (71). La derrota era «en derechura», siguiendo la ruta del cabo de Buena Esperanza, como ordenaban las directrices de la Compañía. Navegó en dirección oessuroeste en busca de los hitos que fueran conduciendo a la nave al estrecho de Sonda. No iba a ser una navegación sencilla: «Ya por este paraje nos empezaron las calmas y vientos muy flojos, y las corrientes empezaron a causar en el barco bastante impresión». El avance se ralentizó en extremo, obligando a Latre a tomar todo tipo de precauciones por hallarse en una zona plagada de bajíos (72). El calvario de las encalmadas se inició hacia el 2 de marzo y no terminó hasta el 21

(68) *Ibidem*. «Me levé inmediatamente sin aguardar al referido piloto práctico y aunque los vientos duros del N. y su gruesa marejada me hicieron invertir 15 días de continuo trabajo, tendiendo espías y ejecutando cuanto el arte marinerero me sugirió por entonces, en cuyo intermedio sufrí crueles vahídos en los que perdí dos anclas y un anclote, conseguí por fin zafarme del mencionado puerto el 16 de diciembre».

(69) *Ibidem*. «No tuve embarazo de arrojarme a navegar con mucha vela de noche y con suficiente confianza en el plano referido, lo que me sirvió para atravesar todo este peligroso estrecho en el término de 48 horas».

(70) AGI, Filipinas 990. El 27 de diciembre, según él mismo en su Memorial de servicios..., AHPBu, Archivos Privados 2.

(71) AGI, Filipinas 990. El 16 de febrero o el 20 de febrero, según él mismo en Extracto del Diario..., AMN, Ms. 577, doc. 2, o en su Memorial de servicios..., AHPBu, Archivos Privados 2.

(72) Tan tediosa y complicada resultó que Latre decidió consignar en su extracto las «singladuras contadas de 24 horas (...) por ser la navegación que sigue de cuidado y fastidiosa por los muchos bajos y contrariedades de vientos». AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

del mismo mes. Tres semanas tomó atravesar el estrecho de Sonda, lo que en un itinerario con viento favorable podía realizarse en unos días.

La travesía del Índico tuvo menos sobresaltos: «Desde las 11 de la noche del día 21 de marzo en que empezó el vientecillo del S SE más fresco dirigimos nuestro rumbo al Cabo de Buena Esperanza por la más breve distancia, pasando por el N. de la Isla de Cocos».

La tónica fueron los vientos contrarios, más que su ausencia. Ello les obligó a exprimir su pericia marinera en algunos tramos: «... desde dicha situación empezaron a reinar los vientos del O al O NO muy duros y procuramos con la vela que permitía su fuerza ceñirlo de vuelta y vuelta» (73).

Las condiciones de la mar, lejos de mejorar, empeoraron nuevamente al doblar el cabo: «... desde que llegamos a la sonda del cabo de Buena Esperanza el viento se hizo casi constante por la proa de nuestro rumbo y generalmente con gran furia». Latre deja constancia de que el día de 21 de abril avistaban un «ojo de buey»: «Vimos un ojo de buey a las 7 horas de la mañana del 21 de abril estando en la latitud de 33° 40' y longitud de 38°» (74). En la terminología marinera de la época, esta expresión hacía alusión a un tipo de borrasca muy concreta que se daba en esa zona del planeta y que los profesionales asociaban a huracanes (75).

Para fortuna de la *Santo Domingo*, en esta ocasión los efectos del ojo de buey no fueron tan dañinos: «... aunque trajo una mano de viento bastante duro, se acabó prontamente y al medio ya estábamos en calma con el cielo despejado». No sucedió lo mismo con los vientos del noroeste, que se encontraron inmediatamente después. Latre se desesperó con ellos, como transmite vívidamente en su diario: «... creí no se acababan jamás». Produjeron algunos daños en el velamen y la jarcia. Durante «tres días consecutivos no nos fue posible ceñirlo por su furia», pero después «fue amainando y vino viento favorable con que salimos de penas» (76).

Los padecimientos acabaron una vez doblado el cabo de Buena Esperanza. La fragata enfilaba el último tramo de navegación poniendo rumbo a las islas de Santa Elena y Ascensión, «en derechura con las brisas reinantes, aunque flojas en esos mares; pasamos el paralelo de la primera como a la una de la mañana el día 20 de mayo y el de la segunda como a las once de la noche del 25 del mismo». Las calmas volvieron a hacer acto de presencia un par de veces, particularmente entre los «6 y 8 grados de latitud Norte a primeros de junio» (77).

Por fin, el 30 de julio, Latre se presentaba en la ría de Vigo. Según Díaz-Trechuelo lo hacía «huyendo de la persecución de varios corsarios ingleses» (78). No he encontrado ninguna constancia documental de que esto fuera así.

(73) *Ibidem*.

(74) *Ibidem*.

(75) GÓMEZ RANERA, A.: *Manual de la juventud estudiosa o Libro segundo de los niños*. Imprenta Fuentenebro, Madrid, 1941, p. 97.

(76) AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

(77) *Ibidem*.

(78) DÍAZ-TRECHUELO LÓPEZ-SPÍNOLA, M.^ªL.: *La Real Compañía de Filipinas...*, p. 192.

Latre no menciona nada al respecto en sus papeles, cosa harto extraña si el episodio reseñado por esta autora hubiera tenido lugar (79). Tampoco los directores de la Compañía de Filipinas aluden a nada similar en su correspondencia (80). Tan solo solicitan de Godoy, el 5 de agosto, información sobre si hay «riesgo manifiesto en la travesía del buque a Cádiz». Para la Compañía era mucho más lucrativo vender los géneros transportados por la fragata en esta ciudad, «que es el mercado donde puede prometerse el pronto y ventajoso expendio de ellos por la concurrencia de pedidos y de especuladores y las mayores facilidades para su internación a todas las partes del reino» (81). Finalmente fueron transbordados al «bergantín de comercio el *Diligente*, fletado por la Compañía para conducir los efectos de aquel cargamento a Cádiz» (82). Por lo que se refiere a la hipótesis de Díaz-Trechuelo, es posible que esta autora confundiera la persecución de la *Santo Domingo* por corsarios ingleses en el Río de la Plata en 1805, suceso del que se hablará más adelante.

Por su parte, el capitán llegaba físicamente tocado: el escorbuto había hecho mella en su salud. No es de extrañar teniendo en cuenta lo difícil y largo del viaje. Por si fuera poco lo hasta aquí descrito, el oscense añade al final de su diario un nuevo dato interesante que apunta en la misma dirección: el «cansancio» de su brújula: «... no nombro en todo el de la variación de la aguja por no ser las de nuestro buque de satisfacción alguna, pues estaban muy cansadas las agujas y aunque se procuró tocarlas en Manila, no se halló piedra imán para el efecto hasta el día en que salimos que nos avisaron de ella y ya no hubo lugar» (83).

En vista de estas arduas eventualidades, las autoridades le concedieron inmediatamente licencia para que restableciese su salud (84). Pronto se vería interrumpida ante las necesidades del servicio. La *Santo Domingo de la Calzada* volvería a ser su destino.

(79) AMN, Ms. 577, doc. 2, Extracto del Diario..., ni en AHPBu, Archivos Privados 2, Memorial de servicios...

(80) AGI, Filipinas 990, y AGMAB, Compañía de Filipinas 7188.

(81) AGMAB, Compañía de Filipinas 7188. Directores de la Compañía a Godoy, 5 de agosto de 1803.

(82) *Ibidem*. Directores de la Compañía a Domingo Grandallana, 25 de enero de 1804.

(83) AMN, Ms. 577, doc. 2. Extracto del Diario...

(84) AHPBu, Archivos Privados 2. Memorial de servicios...

**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 PREENSA)*
- 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 XXVII 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 NOROCCIDENTALES
- 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 NOROCCIDENTAL
- 71.—L 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
- 74.—LIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
D. ANTONIO DE ULLOA

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 (V)

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 NEBRJIA

Resumen

En este artículo acabaremos nuestro caminar por el siglo XVIII y entraremos en el XIX. En él hablaremos de personajes como Gaztañeta o Mazarredo y de hechos luctuosos como el incendio del *San Hermenegildo* o el ataque a la fragata *Mercedes*.

Palabras clave: combate del *Princesa*, José de Mazarredo, Francisco Hidalgo de Cisneros, Ignacio María de Álava, Trafalgar, *San Hermenegildo*.

TENÍAMOS pensado concluir con este artículo la serie que hemos dedicado a la presencia vasca en la Armada española, pero nos ha resultado imposible. La cantidad de marinos vascos —lamentablemente harto desconocidos— con que nos hemos tropezado ha sido tal que nos ha obligado a prorrogar esta serie con una entrega más.

En la entrega anterior ya habíamos comenzado a tratar del siglo XVIII. En esta continuaremos discurrendo por dicha centuria y franquearemos el umbral del XIX, del que nos ocuparemos en parte.

El primer marino que destacamos es *José Antonio de Gaztañeta*, nacido en Motrico en 1656. Con doce años se embarcó con su padre, que era capitán de las Armadas. Sobresalió en los ámbitos de las matemáticas, la cosmografía y el pilotaje. Viajó a Veracruz en un navío al mando de su progenitor, quien falleció durante dicha escala. Esta circunstancia le obligó a asumir personalmente la tarea de marcar la derrota del tornaviaje a Pasajes.

En 1684 se enroló en la Armada Real del Océano, en calidad de piloto mayor, para dirigir las derrotas de las fuerzas navales. Su pericia en estos menesteres quedó demostrada al salvar una escuadra española que regresaba a



Antonio de Gaztañeta y de Iturrizbalzaga, anónimo holandés del s. XVIII. Óleo sobre lienzo, 108 x 72 cm. Museo Naval, Madrid



Frontispicio de la edición príncipe de *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción*, de A. de Gaztañeta

España desde Nápoles y a la que, a la altura de Mahón, acechaba una escuadra francesa muy superior.

Gaztañeta ejerció de piloto mayor en la flota de Pedro Fernández de Navarrete, durante la expedición para expulsar a los escoceses del Darién en 1699.

Dirigió las derrotas de las escuadras de España en todas las campañas navales emprendidas hasta 1701, sorteando temporales y evitando el encuentro de navíos sueltos con fuerzas enemigas superiores, que hostigaban sin tregua todas las derrotas.

En 1702 fue nombrado superintendente general de los astilleros de Cantabria, con amplias facultades sobre la organización de la maestranza y la contabilidad. Tal fue la perfección de los buques construidos bajo su dirección que los holandeses, tras apresar una de aquellas embarcaciones, ordenaron que sus naves se construyeran ajustándose a dichos patrones.

En 1718, la flota en la que navegaba fue sorprendida por los ingleses. Hecho preso en el lance, tras ser rescatado regresó a España, donde siguió prestando sus servicios en la Real Armada.

En 1726 salió del puerto de Cádiz al mando de una escuadra para cruzar el Atlántico. Y, cuando estaba a la vista de las costas de Santo Domingo, se desató un temporal que puso en gran peligro a toda la flota; no obstante, la experiencia de

Gaztañeta le permitió capearlo y fue capaz de dejar en La Habana los 3.000 soldados que transportaba, para luego seguir viaje a Cartagena de Indias y Veracruz.

En enero de 1727 salió de La Habana con una flota con dieciocho velas, a la que logró hacer llegar a Cádiz transportando la mitad del oro y la plata de las Indias. La otra mitad llegó a Galicia. Para ello tuvo que pasar en plena noche por en medio de una escuadra británica, cuyo objetivo era cortarle el paso e impedir que el tesoro llegara a España.

Gaztañeta sustituyó a Patiño en su puesto de intendente general (ministro) de la Marina Real española y prosiguió con la labor de este. Fue autor de los planos de numerosos buques y de la redacción de un reglamento de levas de marinería.

En realidad, fue más bien un hombre de ciencia que de la milicia, sin dejar por ello de ser un marinero experimentado y de combatir con valor cuando la ocasión lo requería.

Escribió algunas obras, entre ellas *Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción; Cuadrante geométrico universal para la conversión esférica a lo plano, aplicando al arte de navegar; Proporciones de las medidas más esenciales para la fábrica de navíos y fragatas de guerra, que puedan montar desde 80 cañones hasta 100, con la explicación de la construcción de la barenga maestra, plano y perfil particular de un navío de 70 cañones, con los largos, gruesos y anchos de los materiales, escrito de orden del Rey.*

Fue el primero de los escritores náuticos españoles que trató de la corredera, explicando su construcción y uso. Introdujo muchas mejoras en sistemas anteriores, gracias a sus experiencias y a su conocimiento de los últimos adelantos europeos en las ciencias y materias relacionadas con la marina. Falleció en Madrid el 8 de febrero de 1728.

La vida de los marinos de esta época va a responder a un patrón similar. Y así, si en siglos anteriores los marinos desarrollaron su trabajo en áreas muy delimitadas, ahora van a navegar por todos los mares. Además, va a ser un momento histórico muy conflictivo, con enfrentamientos en diversas partes del mundo y contra enemigos muy diferentes.

Continúa este relato hablando del donostiarra *Pablo Agustín de Aguirre*, que nació hacia 1697. Combatió a los barcos corsarios que atacaban las rutas comerciales del Mediterráneo. Realizó viajes de escolta custodiando los navíos que venían de las Américas.

En 1739 comienza la Guerra del Asiento (1) contra Gran Bretaña, como consecuencia de las limitaciones de comercio a los mercantes británicos, y se le otorgó el mando del *Princesa* (2).

(1) La Guerra del Asiento (popularmente conocida como «de la Oreja de Jenkins») fue un conflicto bélico que duró de 1739 a 1748 y en el que se enfrentaron las flotas y tropas británicas y las españolas, sobre todo en el área del Caribe. A partir de 1742, la contienda se transformó en un episodio de la Guerra de Sucesión austriaca, que en el teatro americano se saldó con la derrota inglesa. La acción más significativa en este escenario fue el sitio de Cartagena de Indias, del que ya hemos hablado al glosar la figura de Blas de Lezo.

(2) El *Princesa* fue estudiado a conciencia, por su superioridad de diseño sobre los buques británicos de similar categoría. Tan así fue que la Royal Navy varió sus directrices de



Combate del *Princesa*. Museo Naval de Madrid

El 20 de abril de 1740 combatió contra tres navíos ingleses. Leamos lo que escribió al respecto, en 1901, Francisco López Alén, cronista de San Sebastián:

«El *Princesa* sufrió en los primeros momentos de la acometida la pérdida definitiva del mastelero de proa pero, a pesar de los repetidos efectos de la superioridad de fuerzas de los ingleses y de la extraordinaria desigualdad del combate, don Pablo Agustín de Aguirre aguantó con incomparable valor y serenidad pasmosa, hasta las tres de la tarde, habiendo conseguido dejar fuera de combate al navío *Oxford*, por haberle destrozado la quilla los tiros del *Princesa*. También logró el *Princesa* averiar al *Kent*, de suerte que dos navíos enemigos estaban, si no deshechos, en bastante mal estado de continuar la lucha con el barco de Aguirre.

En vista del aspecto que iba tomando para los ingleses aquel combate, celebraron consejo los comandantes de la escuadra inglesa, por medio de bocinas, resolviendo atacar al *Princesa* por el lado de popa, lo cual hicieron con ilimitada furia hasta la caída de la tarde.

El blanco que del navío español hizo la flota enemiga fue terrible, sus andanadas vomitaron sin cesar fuego y plomo certero sobre el barco del donostiarra Aguirre.

La tripulación de la embarcación española se mantenía sublime; el timón del *Princesa* ya no podía maniobrar, toda su arboladura se había desgajado, ya ni tenía aparejos, ni nada que hiciera mover el barco.

Imposible la duración de semejante situación. Aguirre había apurado todos los extremos esfuerzos de su grandiosa resistencia, y llegó el momento supremo de echar a pique el *Princesa*, pero antes, quiso Aguirre conocer el parecer de su oficialidad y, por mayoría de votos, se resolvió rendirse a la bandera inglesa. El *Princesa* no era más que una ruina y ni municiones, ni absolutamente nada había a bordo que prestara defensa para alargar unos segundos tan crítico momento.

Los ingleses se apoderaron del navío español, cuya cubierta estaba en tal estado que el agua iba enseñoreándose por toda la obra, por lo cual se tuvo que reparar algún tanto, para que no quedase sepultado en el mar» (3).

Aguirre fue capturado por los ingleses. Cuando volvió a España, se le ascendió al grado de capitán de navío y a capitán de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. Falleció en San Sebastián en 1745.

A continuación se glosan las figuras de dos hermanos, José y Agustín de Iturriaga y Aguirre. Ambos nacieron en Azpeitia, José en 1699 y su hermano en 1703. *José de Iturriaga y Aguirre* (4) participó en diversas batallas contra los ingleses. Durante la Guerra del Asiento, de la que hemos hablado al mencionar a Pablo Agustín de Aguirre, se le encomendaron importantes misiones en América.

Posteriormente, participó en la batalla de La Guaira y en los combates de Puerto Cabello (5). Se le encargó el mando de la expedición de límites del Orinoco, que se estaba organizando en ejecución de lo acordado en el tratado de límites hispanoportugués de 1750 (6). Su misión era dirigir el trazado de la línea fronteriza. Posteriormente, realizó diversas expediciones por dicha cuenca. Falleció en Venezuela en septiembre de 1767.

Su hermano, *Agustín de Iturriaga y Aguirre*, participa en diversas labores de corso y encuentra la muerte en febrero de 1744 en el combate contra los ingleses de Cabo Sicié.

Comentábamos antes que el marino de la época que nos ocupa ha de combatir en casi todos los mares del mundo y contra enemigos muy dispares. Ejemplo de ello es el alavés *Agustín Antonio de Idiáquez e Idiáquez*, que nació en Aramayona en abril de 1701. Tomó parte en 1720 en el socorro a la ciudad de Ceuta, que estaba sufriendo un asedio por parte de los moros, con apoyo de los ingleses, cuyo inicio se remontaba a 1699.

Se le destinó a los Mares del Sur, donde participó en campañas contra la piratería, sobre todo en las zonas de Chile y Perú. Participó también en la

fábrica tras este combate, para ajustarse a las observadas en el mencionado navío. Incluso el *Victory*, buque insignia de Nelson en Trafalgar, se amoldó a los patrones constructivos de este barco.

(3) Revista *Euskal-Erria*, 1901.

(4) Véase un trabajo sobre su figura en http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/71846/1/AM_317678.pdf

(5) La batalla de La Guaira o La Guayra se libró el 2 de marzo de 1743 frente a la costa de La Guaira, hoy territorio de Venezuela. Era un puerto perteneciente a la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuyos barcos mantuvieron durante la Guerra del Asiento una estrecha colaboración con la Armada española transportando armas, soldados, provisiones y munición de España a las colonias. Lograr la destrucción de este asentamiento habría significado un duro varapalo tanto para la Compañía Guipuzcoana como para el gobierno español. Con este objetivo, los ingleses enviaron una flota que fue derrotada, de manera que la expedición terminó en un gran fracaso.

(6) El tratado de Madrid fue un documento firmado por Fernando VI de España y Juan V de Portugal, el 13 de enero de 1750, para definir los límites entre sus respectivas colonias en América del Sur. Este tratado amplió los dominios de Portugal y dejó los límites del Brasil prácticamente en el estado que presentan en la actualidad.



Francisco Díaz de San Vicente y Olarte, anónimo español del s. XIX. Óleo sobre lienzo, 104 x 80,5 cm. Museo Naval, Madrid

toma de Orán e hizo de correo entre la Península y los virreinos americanos. Mantuvo combates en el Mediterráneo contra los piratas berberiscos y británicos.

Durante tres años estuvo al mando de la Flota de Indias. Falleció en diciembre de 1778.

Otros dos claros ejemplos son los marinos siguientes. *Francisco Lastarria y Sendagorta* nació en Bermeo en 1716. Embarcó en la escuadra al mando de Blas de Lezo para hacer el corso por el Mediterráneo contra argelinos y turcos. Realizó la campaña de la Galita y la de Italia, donde condujo tropas a Liorna y el puerto de La Spezia y donde se le encuentra en el bloqueo de Pescara.

Luego, por espacio de cuatro años permaneció navegando por el Río de la Plata. Durante los diez años siguientes practicó el corso en el cabo

de San Vicente. De ahí pasó a Nápoles, para participar en la venida a España de Carlos III, dentro de la cual se le encomendó traer a España a la princesa de Asturias. Después ocuparía por cuatro años la comandancia de Cartagena de Indias. Otros tantos permaneció en la del Río de la Plata, luego de lo cual retornaría a Ferrol, donde falleció en febrero de 1784 (7).

José Francisco Díaz de San Vicente y Olarte nació en Vitoria en 1711. Se dedicó al corso contra los piratas berberiscos. Escoltó a las tropas encargadas de tomar Orán y a las que viajaron a Nápoles para que el infante don Carlos (futuro Carlos III) fuera entronizado como rey de las Dos Sicilias. Combatió al lado de Blas de Lezo en Cartagena de Indias contra el inglés Vernon. Se le encargó escoltar naves que traían dinero desde América. Tuvo que hacer frente, victoriosamente, al ataque de numerosas escuadras inglesas. Falleció en Ferrol en febrero de 1783.

El perfil del donostiarra *Santiago Agustín de Zuloaga* va a ser algo distinto, pues a su labor bélica se le va a sumar su actividad científica. Nació en 1715. Navegó en buques destinados a la carrera de América. Efectuó viajes de reconocimiento por las costas de Italia y Turquía en operaciones de persecu-

(7) Véanse más datos en

http://meta.gipuzkoakultura.net/bitstream/10690/74713/1/AM_323706.pdf, donde se encuentra digitalizado el artículo de Camilo Riquer Zabecoa «Marinos Vascos. M. de Lastarria y Sendagorta», aparecido en la revista *Euskal-Erria*.

ción de los piratas que infestaban aquellas aguas. Participó en acciones de castigo contra los portugueses. En 1744 tomó parte en la acción que la escuadra combinada francoespañola sostuvo contra la inglesa del almirante Mathews (8). Luego, y hasta 1748, se dedicó al corso en el Mediterráneo. Fue destinado a la Academia Naval como profesor de maniobras y se le confió el mando del paquebote escuela. Transcurridos tres años, pasó de segundo comandante a un navío de gran porte del que, por motivos de salud, hubo de desembarcar dos años después.

Zuloaga escribió varias obras sobre asuntos marineros: *Maniobras militares* (1776), en dos tomos, que fue texto oficial en la Escuela Naval (9), y *Cartilla marítima para que el curioso pueda instruirse en los nombres de los palos y vergas, uso y método que están colocados; las jarcias y cabos de labor de un navío, con la obligación del oficial de mar. Voces con que se manejan los marineros en sus faenas, y nombres de las partes y ligazones más principales de un navío. Dispuesta por don Santiago Zuloaga, teniente de navío de la Real Armada, y maestro de maniobras de la Real Academia de Caballeros Guardias-marinas de la ciudad de Cádiz, Sevilla* (s.f.)

Con *Francisco Hidalgo de Cisneros* volvemos al perfil característico de los marinos en este momento histórico. Nació en Orio en 1721. Participó en el combate contra la escuadra del británico Mathews durante la campaña de Provenza. Fue ascendido a capitán de buque. Llevó a cabo singladuras de supervisión en las rutas entre el Atlántico y el Mediterráneo a través del estrecho de Gibraltar, y una campaña contra los buques corsarios argelinos. Realizó diversos transportes de tropas para la defensa de Melilla, uniéndose luego a la flota que atacó la ciudad de Argel.

A raíz del inicio de la Guerra de la Independencia norteamericana y de la alianza de las coronas de España y de Francia con los sublevados, mandó sus naves contra las escuadras británicas, tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, así como en la cobertura de los ataques sobre Gibraltar.

Veamos ahora a otros dos hermanos, los Heceta.

Vicente Heceta Dudagoitia nació en Bilbao en 1733. Realizó labores de corso en el Mediterráneo, donde se enfrentó con éxito a naves enemigas. Embarcó rumbo a El Callao. Al volver, participó en la expedición contra Argel de 1775. En 1779 tomó parte en la campaña del canal de la Mancha, de donde pasó al cabo de San Vicente para custodiar las flotas que venían de ultramar. Participó en la campaña de Cerdeña de 1793. Al año siguiente se le destinó a aguas del Cantábrico para poner coto a la piratería francesa. Falleció en Murcia en julio de 1815.

Su hermano, *Bruno Heceta Dudagoitia*, nació también en Bilbao, pero diez años más tarde, en 1743. Combatió en diez ocasiones contra barcos argelinos.

(8) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*. Tomo V: *A la mar, madera*. Madrid, 1880, p. 352.

(9) AROCENA, F.: *Diccionario biográfico vasco*. Tomo I: *Guipúzcoa*. San Sebastián, 1963, p. 205.

Se le encomendó explorar el Pacífico septentrional con el fin de descubrir y detener el avance de los rusos por las costas de Alaska. Fue el primer europeo en ver la desembocadura del río Columbia, a la que bautizó como bahía de la Asunción.

Exploró las costas de Oregón y Washington, tomó posesión de esas tierras e informó de que, si había asentamientos de Rusia en estos territorios, eran esporádicos, porque los expedicionarios no hallaron rastro de presencia rusa. En su honor, en la costa del estado de Oregón está el cabo de Heceta, donde se sitúa el faro homónimo.

Posteriormente, sirvió en Filipinas. Se distinguió en varios combates contra los franceses y, más tarde, contra los ingleses. Falleció en Málaga en agosto de 1807.

José Lorenzo de Goicoechea (10) nació en San Sebastián en 1744. Se embarcó a Martinica, de donde pasó a Caracas. Realizó varios viajes entre Venezuela y Guipúzcoa. En dos ocasiones fue hecho prisionero por los ingleses.

Vigiló las costas de Venezuela donde, entre otros hechos, abordó la goleta del famoso pirata holandés Pereyra, rindiendo a este y a su tripulación.

Participó en las campañas del canal de la Mancha contra las escuadras inglesas, en el apresamiento del convoy inglés de 55 velas sobre el cabo de Santa María, en el bloqueo de Gibraltar y, más tarde, en el sitio y toma de Mahón.

En el ataque a la plaza de Gibraltar se le confió el mando de la *Santa Ana*. En esta ocasión, ideó para las «flotantes» un sistema de pañoles de pólvora que se inundaban en caso necesario (11).

Participó en los ataques contra Argel en 1783 y 1784. En 1790 tomó parte en la campaña del cabo Finisterre. En la Guerra contra la Convención participó en los ataques a Tolón, donde la escuadra del general Lángara, en combinación con la inglesa del almirante Hood, tomó el puerto y el recinto amurallado.

En las luchas contra Inglaterra, militó en la escuadra de Mazarredo. Destacó, en 1798, en la defensa de Cádiz y en la persecución de la escuadra inglesa que bloqueaba esta ciudad. Falleció de apoplejía en 1800, cuando se encontraba en Brest al frente de una división de navíos y fragatas de la escuadra combinada francoespañola.

Hablaremos ahora de *José de Mazarredo*, ya mencionado anteriormente.

Nació en Bilbao en 1745. En sus primeros años como marino dividió su tiempo entre Cádiz y Cartagena, alternando viajes marinos con estudios teóricos.

Su prestigio como navegante y geodesta se cimentó con el cálculo de la longitud en el mar, problema que, en la historia de la náutica, habían abordado ya, por diferentes caminos, personajes diversos.

(10) URRUTIA, E.: «Galería biográfica de vascos ilustres. José Lorenzo de Goicoechea», en *Euskalerrriaren Alde*, año X, 1920, pp. 154-156.

(11) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*. Tomo IV: *Los ojos en el cielo*. Madrid, 1879, p. 158.

En 1771, durante una expedición a Filipinas, a las órdenes de Juan de Lángara (12) utilizó por primera vez el método de las distancias lunares para determinar longitudes, si bien es cierto que Louis de Lacaille había descrito dicho método en su *Tratado de navegación* (1752) y que los ingleses lo empleaban desde 1767.

Comoquiera que fuese, pocos ponían en duda su talento para las observaciones astronómicas y el manejo de instrumentos. Y así, por ejemplo, en 1774, también con Lángara, determinó la posición de la isla de la Trinidad, en los mares de Brasil. Y en 1778 indicó latitudes y longitudes en numerosos puntos de la costa española y de la africana, observaciones que utilizaría Vicente Tofiño (13) para preparar las cartas de su *Atlas marítimo*.

Mostró gran interés por los temas educativos y formativos náuticos, como evidencia la *Colección de tablas* que publicó para su uso en la navegación, o sus *Lecciones de navegación* (1798), el libro de texto que preparó para los futuros oficiales y que, en realidad, se trataba de un resumen del *Compendio de navegación* de Jorge



José de Mazarredo Salazar, óleo sobre lienzo, 74 x 59 cm, Jean François-marie Bellier. Museo Naval, Madrid

(12) Juan de Lángara y Huarte (La Coruña 1736-Madrid 1806). Al terminar sus estudios fue enviado por Jorge Juan a París a ampliar su formación en matemáticas. Navegó por España y África e hizo varios viajes a Filipinas.

En 1773, en viaje a Manila junto a Mazarredo, planteó este la posibilidad de determinar la longitud de un punto por la distancia de ese astro a una estrella. Lángara recibió orden de efectuar estas observaciones con la fragata *Rosalía* en 1774. Esta expedición científica serviría para poner en práctica en la mar y perfeccionar todas las observaciones, métodos y adelantos de la física, la astronomía y el arte de navegar. Durante seis meses navegó por el Atlántico, corrigiendo errores de las cartas náuticas. Embarcaron con él auxiliares marinos como Mazarredo, Apodaca, Varela y Alvear.

La evolución histórica de la lucha por el poder en los mares entre las potencias europeas llevó a Lángara a otros destinos y a participar en diversas campañas hasta alcanzar finalmente el grado de capitán general de la Armada. Lángara fue un gran impulsor de la ciencia y del arte naval, piloto diestro, hábil maniobrista y valiente militar.

(13) Vicente Tofiño (Cádiz 1732-San Fernando 1795) fue el autor del proyecto inicial del Real Observatorio de la Compañía de Guardias Marinas. Publicó unas observaciones de gran solvencia científica. Fruto de sus estudios son *Derrotero de las costas de España en el mar Mediterráneo y África* (1787); *Colección de cartas esféricas de las costas de España y África...* (1788) y *Derrotero de las costas de España en el Océano Atlántico y de las islas Azores o Terceras, para inteligencia y uso de las cartas esféricas* (1789).

Juan (1713-1773), ampliado con el cálculo de la longitud y los últimos avances en las técnicas de observación.

Buscó los secretos de la victoria naval en la ciencia, en la creencia de que en la falta de formación teórico-práctica de los marinos radicaba gran parte de la explicación de las célebres derrotas de Trafalgar y San Vicente (las cuales, se ha dicho, habrían podido evitarse con él al frente).

Por ello, buscó la solución en la instrucción. Suyas son estas palabras:

«No todos los oficiales de una Armada necesitan ser sabios; a serlo no habría Marina, cuyas fatigas de acción dicen incompatibilidad con la meditación, que sería el alimento y embeleso de un matemático sublime; pero debe haber un centenar de estos que puedan considerarse de primero, segundo, tercero y cuarto orden (...) Con estos principios propuse, en 1783, la institución de un Cuerpo de estudios sublimes en cada Compañía de Guardias Marinas para oficiales voluntarios» (14).

Con esta sensibilidad educativa e intelectual, y con los conocimientos adquiridos en las navegaciones efectuadas con los franceses en la guerra contra Gran Bretaña, elaboró las Ordenanzas Generales de la Armada Naval, durante siete años de meticuloso trabajo, donde ampliaba las ordenanzas vigentes hasta entonces en todo lo que hacía referencia al régimen interior y manejo de las escuadras y navíos, e incluso dictó las normas para la construcción y armamento de los barcos. Hay quienes ven en las Ordenanzas la culminación del empeño dieciochesco de reorganización de la Real Armada.

También fabricó instrumentos científicos y, desde su cargo de capitán general del departamento de Cádiz, supervisó el traslado de instrumentos desde el viejo Observatorio gaditano al nuevo de la Isla de León, donde estableció, además, dos talleres de relojes y otro de instrumentos náuticos.

Entre sus publicaciones citaremos: *Rudimentos de táctica naval para instrucción de los oficiales subalternos de marina* (1776); *Colección de tablas para los usos más necesarios de la navegación* (1779); *Lecciones de navegación para el uso de las compañías de guardias marinas* (1798); *Ordenanzas generales de la Armada Naval* (1793).

Hemos citado una de las batallas más importantes de la historia de España: Trafalgar. Mazarredo no participó en ella, pero sí lo hizo el vitoriano *Ignacio María de Álava y Saenz de Navarrete* (1750-1817).

Entró en la Armada en 1766. Doce años más tarde obtiene, como teniente de navío, el mando del jabeque *San Luis*, destinado al corso de moros. En enero de 1781, al mando de la fragata *Rosa*, realizó la campaña del canal de la Mancha, que tuvo por consecuencia la retirada de las fuerzas navales inglesas y el apresamiento del navío *Ardent*, de 74 cañones.

Tomó parte en la captura del gran convoy británico de 55 velas (la mayor victoria de la Armada española sobre la británica) sobre Cabo San Vicente y en el bloqueo a Gibraltar.

(14) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo Salazar Muñatones y Gortázar, teniente general de la Real Armada*. Madrid, 1945.

En 1782 participó en la batalla de Cabo Espartel, librada contra los ingleses. En 1791 acudió en socorro de la plaza de Orán al mando del navío *San Francisco de Paula*. Al año siguiente fue destinado, como mayor general, a la escuadra del general Lángara, integrado en la cual participó en la campaña que contra los convencionistas franceses (15) hicieron las escuadras combinadas de España e Inglaterra a principios de 1793.

En 1795 se le dio el mando de una escuadra destinada a dar la vuelta al mundo. Zarpó de Cádiz el 30 de noviembre de aquel año, visitó el puerto de El Callao y la ciudad de Lima, hizo escala en las Marianas y Manila, donde estableció el apostadero de Marina, y rectificó muchos de los errores con que estaban registrados un sinnúmero de accidentes hidrográficos en las cartas marinas de aquellos lugares.

En Manila publicó, el 15 de noviembre de 1802, el «Reglamento adicional a la Ordenanza de Marina, para los navíos de las islas de Filipinas que con efectos de su comercio viajan a Nueva España», regulando con él la salida de la llamada Nao de Acapulco, sus carenas y recorridos, el nombramiento de su comandante, sus oficiales, su dotación de marinería y tropa, arqueo, locales para el cargamento, víveres y aguada. Realizó el viaje de regreso por el cabo de Buena Esperanza. Arribó a Cádiz el 15 de mayo de 1803.

Al declararse la guerra con los británicos se le dio el mando de la escuadra del departamento de Cádiz y, cuando entró en dicho puerto la combinada francoespañola, quedó como segundo jefe de los buques hispanos.

En Trafalgar combate en el *Santa Ana* y dirige la vanguardia de la escuadra. Sostiene la batalla durante seis horas, al cabo de las cuales cae gravemente herido. El navío se rinde pero, merced a un providencial temporal, consigue por último liberarse.

En 1808, durante la Guerra de la Independencia, se opone a las tropas francesas que sitian Cádiz. En 1810 asciende a comandante general del apostadero de La Habana, y en 1812, a idéntico cargo del departamento de Cádiz. En 1814 es nombrado ministro del Consejo Supremo del Almirantazgo y, en 1817, capitán general de la Armada.

Falleció en Chiclana, donde recibió sepultura. Sus restos fueron depositados en el Panteón de Marinos Ilustres, en el que descansan en un mausoleo compuesto por una columna cilíndrica y una lápida en la que se puede leer:

AQUÍ YACE EL CAPITÁN GENERAL DON IGNACIO MARÍA DE ÁLAVA GRAN CRUZ DE LAS ORDENES DE CARLOS III, SAN FERNANDO Y SAN HERMENEGILDO DECAÑO DEL ALMIRANTAZGO MARINO INSIGNE, COMPLETO ESPAÑOL PARA SU PATRIA Y SU REY; ESPOSO, PADRE, AMIGO MERECEDOR DE SERVIR DE MODELO. MURIÓ EL 26 DE MAYO DE 1817 A LOS 67 AÑOS DE EDAD.

(15) La Guerra del Rosellón, también denominada Guerra de los Pirineos o Guerra de la Convención, fue un conflicto que enfrentó a Carlos IV de España y a la I República Francesa entre 1793 y 1795, durante la etapa revolucionaria de la Convención Nacional, dentro del conflicto general que enfrentó a Francia con la Primera Coalición. Este fue el primer esfuerzo coordinado de las monarquías europeas para contener a la Revolución francesa.



Cenotafio de Ignacio María de Álava en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, Cádiz

Sobrino suyo fue *Miguel de Álava y Esquivel*, conocido como el «General Álava» (Vitoria 1772- Barèges [Francia] 1843).

Tras su paso por la Infantería, ingresó en la Armada. Participó en múltiples acciones militares de la Marina española contra Francia e Inglaterra tanto en Ceuta como en el sitio de Tolon o en Italia.

En 1795 embarcó, junto a su tío Ignacio, en una expedición que pretendía dar la vuelta al mundo, y permaneció en América del Sur hasta 1800. Cuando regresaba a España, fue apresado por los ingleses. Liberado meses más tarde, en 1801 estaba otra vez en la Península. Al año siguiente se encontraba en Cádiz, de donde, tras su ascenso a teniente de navío, se trasladó a Madrid, para ponerse de nuevo bajo las órdenes de su tío.

A su regreso a Cádiz, fue destinado a la flota mandada por el almirante Gravina. Tras la expedición a la Marti-

nica tomó parte en la batalla de Trafalgar (16), a bordo del *Príncipe de Asturias*.

Cuando estalló la Guerra de la Independencia, fue enviado a la junta que elaboró la Constitución de Bayona como representante corporativo de la marina de guerra.

Combatió en Calatayud, Tudela y Medellín y fue encargado de trasladarse a Portugal para requerir la colaboración de Wellington.

Tras la retirada francesa, el mariscal Álava proclamó en Madrid la Constitución de 1812 y se convirtió en presidente de gobierno de facto al tomar disposiciones en nombre de las distintas juntas.

Posteriormente fue proclamado diputado general de Álava y nombrado embajador en los Países Bajos y en París. Tomó parte en batalla de Waterloo.

Durante la regencia de María Cristina fue embajador en Londres, ministro de Marina y ministro de Estado. Tras retornar a la embajada londinense, regresó a España, ya muy enfermo, y falleció en julio de 1843.

(16) Hay muchas y muy buenas obras escritas sobre esta batalla, pero recordamos en especial *Trafalgar*, uno de los *Episodios nacionales* de Benito Pérez Galdós, novela excelente en la que se habla del patriotismo, el trabajo en equipo, la lucha de todos para conseguir un fin común, el heroísmo, la entrega...



Estela en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando, Cádiz

Merece también unas líneas *José Justo Salcedo y Arauco*, nacido en Portugal en 1753. Participó activamente en la guerra contra Inglaterra (1780-1782) y en la expedición de Argel de 1784. En 1794 asistió al socorro de Rosas contra los convencionistas franceses y en 1798 participó en la defensa de Cádiz. En 1805 fue nombrado comandante de la escuadra de Cartagena y ascendido a teniente general. Durante la invasión napoleónica participó en la defensa de Valencia pero, en 1809, se unió a la causa de José Napoleón. Al terminar la guerra emigró a Francia. Volvió en 1819 y fue encarcelado. Cuando quedó libre, se retiró a San Fernando, donde falleció en 1825.

Vamos a recordar ahora al capitán del *San Hermenegildo*, *Manuel Antonio Ramón de Emparán y Orbe* (1754-1801). Nació en la localidad guipuzcoana de Azpeitia. Practicó el corso contra los berberiscos. Realizó un tornaviaje a Montevideo, transportó tropas y permaneció en las islas Filipinas durante tres años.

En mayo de 1800 se le concedió el mando del *San Hermenegildo*. Tras participar en la defensa de Ferrol, se dirigió a Algeciras para socorrer a la escuadra francesa del contralmirante Linois, que estaba bloqueada por una flota británica.

Al regreso, el almirante francés quería llevar a Cádiz el *Hannibal*, navío británico apresado de 74 cañones. Los franceses iban en vanguardia, y los españoles, a retaguardia. Cerraban la formación el *Real Carlos* y el *San Hermenegildo*.

La noche del 12 al 13 de julio de 1801 fue aprovechada por el navío británico *Superb*, que se acercó todo lo posible al *Real Carlos*, sobre el que descargó casi toda su artillería. Algunos de los proyectiles fueron a impactar en el *San Hermenegildo*, cuyo comandante, entendiendo que algún enemigo estaba a su altura aprovechando la oscuridad, casi completa, dio orden abrir fuego. La andanada impactó de lleno en el *Real Carlos*, que persuadido de estar siendo atacado por un buque enemigo, disparó a su vez contra el *San Hermenegildo*.

De resultas del cañoneo se perdieron los dos navíos y más de 2.000 hombres, entre ellos ambos comandantes. Uno de estos era Manuel de Emparan, que falleció al mando de su buque, en la mar, cuando contaba cuarenta y siete años.

Nos encontramos de nuevo con dos hermanos, los Carranza Vivero.

Juan Manuel de Carranza y Vivero nació en Trucios (Vizcaya) en 1756 y falleció en Puerto Real (Cádiz) en 1824.

Participó en 1775 en la expedición de Argel. Estuvo tres años en Brasil, donde tomó parte en la expedición a Santa Catalina. Navegó en corso contra los ingleses. Realizó cuatro expediciones contra los indios del Darién. Tomó parte en la evacuación de Orán, socorrió a Ceuta, navegó en corso contra los norteafricanos y bombardeó Tánger, participando asimismo en dos expediciones contra esta plaza.

Navegó como corsario por la costa cantábrica de 1793 a 1796. Se marchó a América. Cuando iba a Cartagena, fue atacado por una fragata y un navío ingleses, a los que se enfrentó causándoles graves daños, como consta en su hoja de servicios:

«Sostuvo con la fragata *Santa Elena*, de 48 cañones que estuvo a su cargo en las costas de Conil en el año 1797, un obstinado combate, hasta el apurado extremo de irse a pique, salvándose solo con tres heridos. Salvó, así mismo, la estatua de su Majestad a caballo, de cuerpo entero, todo cubierto de oro, valorado en 150.000 pesos, regalo de la Ciudad de México para su soberano, batiéndose contra un navío y una fragata de guerra inglesas, de cuyo comandante, Jorge Martein, mereció un bastón de mando y una carta de elogio, habiendo tenido durante el sangriento combate 100 hombres muertos y más de 150 heridos, siendo uno de ellos en 3 partes. Noticioso el soberano de tan brillante acción mandó que se le pusiera en su hoja de servicios la honorable nota de *Bizarro*».

Se le confió el mando de una división de cuatro fragatas con las que transportó, de Mallorca al continente, 3.000 hombres de tropa para la campaña de Portugal. En 1803 mandó un navío de servicio a América y en enero de 1804 tomó el mando del apostadero de Cádiz.

En 1805 socorrió con sus fuerzas a la escuadra batida en Trafalgar, impidiendo que los tripulantes perecieran en la costa.

A principios de 1809 fue nombrado comandante jefe de la expedición de mar para la reconquista del reino de Galicia, habilitada en Cádiz, y con ella auxilió y sostuvo la defensa de Puente Sampayo.

A bordo de una fragata pasó a La Coruña y siguió a Inglaterra, de donde trajo 20.000 fusiles para la defensa de Galicia en 1810. En septiembre del mismo año condujo a Cádiz a los diputados de Galicia en las Cortes liberales, empleándose después en los años 1811 y 1812 en la defensa de Cádiz y de la Isla de León, bloqueada por 30.000 hombres al mando del mariscal Sout. Los años siguientes regentó la comandancia general de La Carraca, con una defensa de 26 baterías.

Juan Manuel de Carranza pasó al Ejército de Tierra el 7 de noviembre de 1815, a las órdenes de Palafox, durante la campaña de Aragón. Fue posteriormente segundo comandante general del Campo de Gibraltar, gobernador de Tarifa, vocal del Consejo de Guerra de oficiales, general de Andalucía y comandante general del segundo distrito de Cádiz.

Cosme de Carranza y Vivero era un año menor que su hermano. Como Juan Manuel, nació en Trucios, aunque en 1757. Realizó el curso contra los piratas norteafricanos. Protegió el tráfico marítimo entre los cabos de Santa María y San Vicente.

Transportó a Brasil un ejército de 3.000 hombres para recuperar las tierras ocupadas por Portugal y que pertenecían a la corona de España. Después de algunos combates, esta fuerza ocupó las islas de Santa Catalina y Sacramento, lo que obligó a los portugueses, aliados con los inevitables ingleses, a pedir un acuerdo. Formó parte de la comisión española que acudió en 1778 a Madrid a firmar el tratado de El Pardo (17).

En 1780 salió de La Habana con una flota para dar escolta a los 3.000 hombres del ejército mandado por el general Bernardo Gálvez. Tras un temporal que dispersó las naves, Gálvez desembarcó en la isla de Santa Rosa. Después de ocuparla y de quedar como gobernador de Luisiana, continuó operando en Florida y Pensacola, donde acometió acciones que no habría podido sostener sin el concurso de la flota de Carranza.

Destinado a la Escuadra del Océano, navegó tanto por este como por el Mediterráneo. Como otros marinos que hemos citado, participó en el socorro a la ciudad de Ceuta y posterior bombardeo de Tánger en 1790.

Fue mayor general del apostadero de La Habana y comandante de Marina del apostadero de Cartagena de Indias.

Cuando se produjo la invasión napoleónica, contribuyó, desde su puesto en las baterías del arsenal de La Carraca, a la primera victoria sobre las armas

(17) El Tratado de El Pardo fue firmado el 11 de marzo de 1778 entre la reina María I de Portugal y el rey Carlos III de España. Tenía como finalidad resolver las disputas territoriales surgidas por la no observancia de los términos del tratado de Tordesillas, en particular en relación con el extremo sur del avance portugués en la región de Misiones Orientales, que se extendía por el territorio del actual Uruguay y por parte de lo que hoy es Paraguay y que había llevado a la guerra hispano-portuguesa de 1776-1777.

En El Pardo se reconoció el dominio portugués sobre vastas zonas del actual Brasil, a pesar de que España se había mantenido fuera de África en observancia de lo acordado en el Tratado de Tordesillas. En compensación, Portugal cedió a España las islas de Annobón y Bioko (Fernando Poo), así como la costa guineana entre los ríos Níger y Ogooué.



francesas: la rendición de la escuadra al mando del almirante Rosily, cuyos combates se libraron entre el 9 y el 14 de junio de 1808.

En 1809 se le encomendó el mando de una división de lanchas cañoneras con las que participó en la defensa del río Sancti Petri; con ellas mantuvo enfrentamientos contra el enemigo y realizó misiones de transporte.

Se le concedió la comandancia de Marina de Ayamonte y falleció en Cádiz en octubre de 1823. No cabe duda de que la muerte de su hijo Juan José de Carranza (18), en junio de 1821, a bordo del bergantín *Andaluz*, influiría mucho en su estado de salud.

El donostiarra *José Manuel de Goicoa y Labart* nació en 1757 y

falleció el 5 de octubre de 1804 en la batalla del cabo de Santa María (19), en la costa portuguesa del Algarve.

En 1778 viajó al puerto ruso de Kronstadt, en el mar Báltico, a fin de embarcar madera para arboladura. En 1789 fue destinado a la isla de Santo Domingo, donde realizó toda clase de transportes y comisiones. En Cádiz apoyó a las lanchas cañoneras que intentaban romper el bloqueo al que Nelson sometía la ciudad.

El 5 de octubre de 1804, la escuadra en la que estaba integrada su nave, la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes*, fue atacada por una escuadra inglesa sin que existiera ninguna declaración de guerra. A los pocos minutos, el buque fue alcanzado en la santabárbara, saltando hecho añicos. Ahí falleció José Manuel de Goicoa, a la edad de cuarenta y siete años.

En los últimos años este hecho ha cobrado actualidad como consecuencia del intento, por parte de un equipo norteamericano de cazatesoros, de apoderarse del tesoro que la *Mercedes* transportaba cuando fue hundida.

(18) Juan José de Carranza nació en Cádiz en 1784.

(19) La batalla del cabo de Santa María fue un combate naval que tuvo lugar el 5 de octubre de 1804 frente a la costa portuguesa del Algarve. En él, la escuadra mandada por el brigadier José de Bustamante y Guerra fue atacada, sin previa declaración de guerra, por una escuadra británica al mando del comodoro Graham Moore.

La fuerza española perdió 269 personas y tuvo 80 heridos, mientras que la armada de Moore solo perdió dos hombres y sus heridos se limitaron a siete. La batalla fue duramente criticada por la prensa británica, que consideraba el ataque totalmente injustificado por haberse producido en tiempos de paz.



Estela de José Manuel de Goicoa en el Panteón de Marinos Ilustres. San Fernando (Cádiz)

Los datos que siguen están tomados de uno de los numerosos artículos dedicados actualmente a este tema. Está firmado por Elena Viñas y apareció en el *Diario Vasco* el 6 de septiembre de 2014.

«Han pasado 200 años desde que la fragata *Nuestra Señora de las Mercedes* emprendiera su última singladura al mando del donostiarra José Manuel de Goicoa y Labart, formando parte de un convoy que cubría la ruta comercial entre los virreinos americanos y la Península. Partió de Lima, en una flotilla de cuatro barcos (*Medea*, *Fama*, *Clara* y *Mercedes*), haciendo escala en Montevideo. Llevaba a bordo un importante cargamento de monedas de oro (3.166.850 piezas) y de plata (1.269.669 piezas), cueros, telas de vicuña, quina, canela, madera...

Cuando llevaba varias semanas de travesía, a la altura de cabo San Vicente, al sur de Portugal, la *Mercedes* fue atacada por naves inglesas al mando del vicealmirante Graham Moore, a pesar de los Tratados de Paz existentes entre ambas naciones. Como resultado fueron capturados los tres navíos (*Medea*, *Fama* y *Clara*) y hundida la *Mercedes*. Este buque, de 45 metros de eslora, voló por los aires durante el combate, en el que perdieron la vida 300 personas. Entre ellas, Goicoa y Labart, quien había contraído matrimonio por poderes con una joven donostiarra y regresaba a su ciudad natal para completar los trámites matrimoniales.

El relato de aquel frustrado viaje vuelve a estar hoy de plena actualidad como consecuencia de las dos exposiciones inauguradas en Madrid, en el Museo Arqueológico Nacional y en el Museo Naval. En estas exposiciones no faltan referencias al capitán de la nave. No se alude, sin embargo, a otro enigma que aún no

ha sido resuelto, el de si existe un retrato de aquel donostiarra que pertenecía a la familia Goicoa. Al parecer, hacia 1900 lo tenía en su poder José de Goicoa, el renombrado arquitecto, que era descendiente directo del malogrado marino. Sus familiares, concretamente José y Bernabé de Goicoa, lo depositaron en el Museo Municipal, más tarde llamado Museo de San Telmo, en 1902. Unos años más tarde, en 1912, la familia formaliza la donación y poco después, la Sociedad Bascongada lo solicita en préstamo al Museo para que figurase en la exposición histórico naval oceánica que se iba a celebrar en 1913.

El cuadro al óleo fue presentado como retrato de José Manuel Goicoa y Labart, Comandante de la fragata *Mercedes*, que pereció en el combate contra una escuadra británica el 5 de octubre de 1804, cuando su nave fue alcanzada por el fuego enemigo y voló por los aires.

Es entonces cuando se pierde su pista, aunque todo hace suponer que ha de hallarse en San Telmo. Lo único que se conservaría sería un dibujo de Francisco López Alén realizado hacia 1900, una copia del retrato de José Manuel de Goicoa a partir del cuadro al óleo original, y que fue publicado en la Revista *Bascongada* ese mismo año».

Bibliografía

- BARBUDO DUARTE, E.: *Apresamiento de la escuadra francesa del almirante Rosily en la bahía de Cádiz el 14 de junio de 1808*. Colección Fragata, Cádiz, 1987.
- DELMAS, J.E.: *Biografía de claros varones de Vizcaya*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1970.
- FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Museo Naval, Madrid, 1973.
- : *Disquisiciones náuticas*. Tomo II: *La mar descrita por los mareados*. Madrid, 1877.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*. Madrid, 1851.
- GALENDE, J.C.: «La participación del general José de Mazarredo en la expedición española a Argel de 1775 y sus consecuencias», en *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 1997.
- GARMENDIA ARRUEBARRENA, J.: *Diccionario biográfico vasco*. Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos, Donostia/San Sebastián, 1989.
- GÓMEZ NAVARRO, J. (ed.): *Exploradores españoles olvidados del siglo XVIII*. Sociedad Geográfica Española, Madrid, 1999.
- GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M.^oD.: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2000.
- GUARDIA, R. de la: *Notas para un cronicón de la Marina Militar de España. Anales de trece siglos de historia de la marina*. El Correo Gallego, Ferrol, 1914.
- LLOMBART PALET, J.: «Las aportaciones vascas al “arte de navegar” en algunos libros de náutica», en *Iisas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 2. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1998.
- MARTÍNEZ DE ISASTI, L.: *Compendio historial de Guipúzcoa*. Gran Enciclopedia Vasca, Bilbao, 1972.
- NAVARRETE, A.: *Historia marítima militar de España*. Madrid, 1907.
- PAVÍA, F. de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid, 1873.
- RIQUER Y ZABECOE, C.: «Marinos ilustres. M. de Lastarria y Sendagorta», en revista *Euskal-Erria*.
- : «Marinos ilustres. Pablo Agustín de Aguirre», *ibidem*.
- SADA, J.M.: *Historia de la ciudad de San Sebastián a través de sus personajes*. Alderdania, Irún, 2002.
- SORALUCE, N.: *Historia general de Guipúzcoa*. Vitoria, 1870.

PRESENCIA VASCA EN LA ARMADA ESPAÑOLA (V)

- UNSAIN AZPIROZ, J.M. (dir.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2008.
- VARGAS Y PONCE, J.: *Catálogo de la colección de documentos*. Instituto histórico de la Marina, Madrid, 1979.
- VV.AA.: *Enciclopedia general del mar*. Garriga, Barcelona, 1968.
- VV.AA.: *Gran enciclopedia vasca*. Auñamendi, Bilbao, 1966.
- VV.AA.: *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1995.
- VV.AA.: *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*. Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 1992.
- VV.AA.: *Trafalgar y el mundo atlántico*. Marcial Pons (Historia), Madrid, 2004.

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIRO
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Viaje del rey Alfonso XIII a las islas de El Hierro y La Gomera

EN nuestro afán de recoger en esta sección las vicisitudes profesionales de los hombres de mar, así como aquellos sucesos relacionados con este medio expresivos de los valores de la milicia, traemos hoy aquí una breve crónica del viaje realizado por el rey Alfonso XIII, el 5 de abril de 1906, a las islas de El Hierro y La Gomera, del archipiélago canario. En ella se muestra cómo la realeza afronta con naturalidad los problemas sobrevenidos en el curso de una navegación menor. La crónica, que no lleva firma, está tomada del semanario madrileño *Nuevo Mundo* (núm. 641, 19 de abril de 1906). Las fotografías, salvo la primera, son de Campúa.

«El rey en las islas de Hierro y Gomera

La falta de buenos puertos en las pequeñas islas de Hierro y Gomera, fue causa de que fuera muy dificultoso el desembarco que en ellas hicieron las reales personas y su séquito el día 5 del corriente.

Frente a la de Hierro, el ministro de Marina advirtió a S.M. las dificultades que habría, y tanto aquel como sus compañeros de gabinete, se opusieron al desembarco de D. Alfonso; pero este contestó que, estando frente a tierra española, no habría razón que le disuadiese de bajar a ella, para saludar a aquellos habitantes que le aclamaban desde la playa; y se procedió al desembarco.

Una de las lanchas en que iban soldados de Marina y una banda de música zozobró, yendo al agua todos los hombres, pero fueron recogidos inmediatamente. Los instrumentos de música son los que se perdieron, exceptuando un contrabajo.

El rey saltó a tierra en una roca cortada, en medio de una entusiasta ovación y vivas al rey valeroso; y trepando por un angosto sendero abierto en la roca, por donde era muy difícil seguirle, llegó a donde le esperaba el público, que redobló entonces con indescriptible entusiasmo sus aclamaciones.

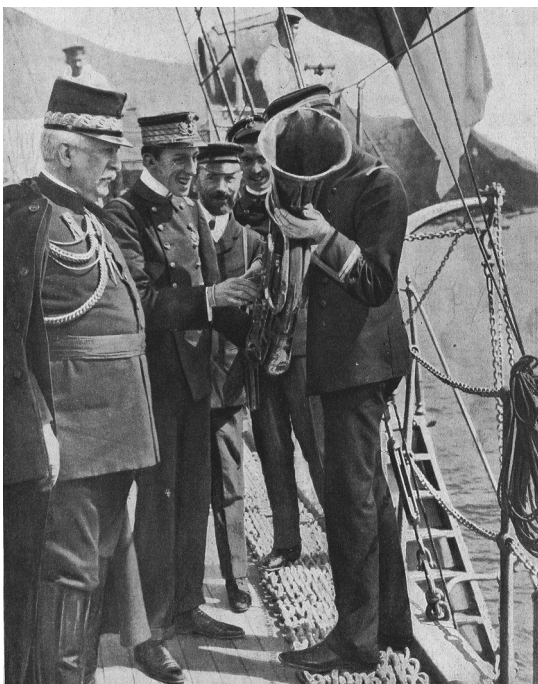
Como en el punto donde se desembarcó había bastante oleaje y la mar se estrellaba contra las rocas, una de las olas salpicó a varias de las personas del séquito de S.M., en el momento en que acababan de tomar tierra.

Poco más o menos lo mismo sucedió a la llegada a la (*sic*) Gomera. Hay allí un pequeño desembarcadero que no pudo ser utilizado por el mal estado del mar, y se halló preferible saltar a tierra en otro lugar, sobre las mismas rocas de la costa.

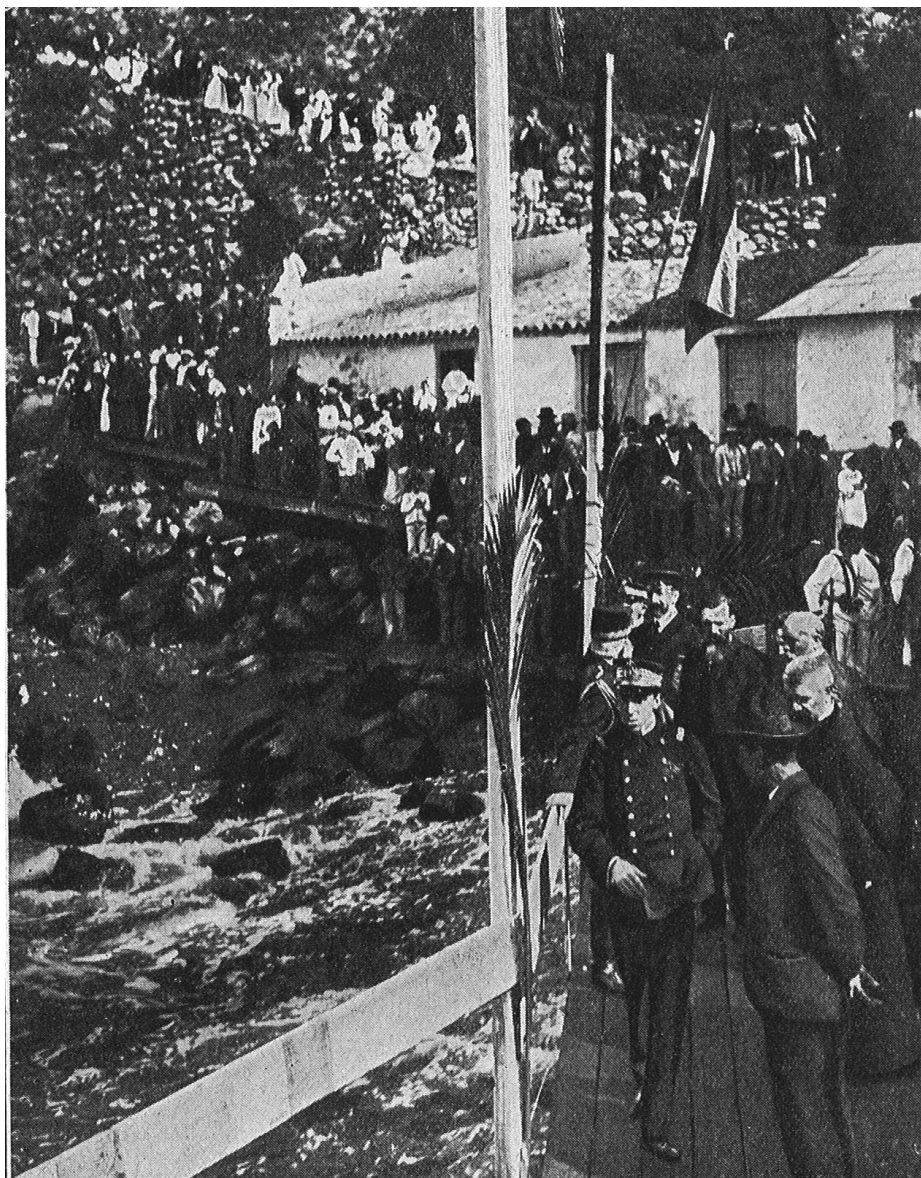
El entusiasmo del pueblo de la Gomera al recibir a S.M., no cedió al demostrado en las demás islas».



El teniente de navío Gálvez dando disposiciones para poner en salvo la lancha que, conduciendo a varios marineros y músicos del cañonero *Álvaro de Bazán*, naufragó cerca de las rocas por efecto del temporal. (Fotografía del conde de San Román)



El rey Alfonso XIII, a bordo del *Álvaro de Bazán*, sonríe al ver los restos del instrumental de la banda de música que se fue al agua en el desembarco en la isla de El Hierro. La tuba (el pie de foto original la denomina «contrabajo») que el oficial muestra a S.M. es lo único que se salvó. (Esta fotografía, ya publicada en el suplemento núm. 23 de esta REVISTA, se incorpora aquí para completar el reportaje [N. de la R.]



El monarca en el momento de desembarcar en la isla de El Hierro



Difícil desembarco del rey en La Gomera



Alfonso XIII a su entrada en La Gomera

NOTICIAS GENERALES

Ciclo de conferencias «España e Italia en la historia». Roma (Italia)

Dentro de la programación de «Los Debates de la Escuela (2016-2017)», ciclos de conferencias organizados por la Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma, del CSIC (EEHAR-CSIC), recogemos aquí las siguientes ponencias, pertenecientes al ciclo, próximo a concluir, «España e Italia en la historia (II)». El programa establece que «la participación en el ciclo de encuentros y la redacción de un tema final permitirán a los estudiantes del Curso de Licenciatura Magistral en Ciencias Históricas y a los del Corso di Laurea trienal SAR curricula Storia Medievale e Paleografia, Storia Moderna e Contemporanea y Studi storico-religiosi de la Sapienza-Università di Roma, conseguir dos Créditos Formativos Universitarios (CFU) en la modalidad de Otras Actividades Formativas y Stage AAF (Altre Attività Formative)». La dirección ha corrido a cargo de Isabella Iannuzzi, de la Libera Università Maria SS. Assunta, de Roma/Sapienza Università di Roma, y de la coordinación se ha ocupado Fernando García Sanz, del EEHAR-CSIC.

El ciclo que nos ocupa tiene por objeto abordar, desde una doble perspectiva (española/italiana), cinco grandes temas, a razón de uno por ponencia, a fin de ofrecer una mirada nueva sobre las relaciones entre ambos países en el curso de la historia, y de subrayar sus respectivas aportaciones a la historia y la cultura europeas:

- «La historia de España y la historia de Italia en los manuales», por Rafael Valls, de la Universitat de València (España), y Anna Foa, de la Universidad de Roma La Sapienza (Italia);
- «España e Italia durante la Edad Media», por José Manuel Nieto Soria, de la Universidad Complutense de Madrid, y Mario Ascheri, de la Universidad de Roma Tres;
- «La formación de estereotipos: la representación de España e Italia en el arte», por Juan Luis González García, de la Universidad Autónoma de Madrid, y Michele di Monti, de la Galería Nacional de Arte Antiguo de Roma;
- «Revolución industrial y construcción naval en España e Italia», por José M.^a Blanco Núñez, capitán de navío (R), consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, y Guido Pescosolido, de la Universidad de Roma La Sapienza;
- «La transición democrática española, entre mito y realidad», por Santos Juliá Díaz, catedrático emérito del Departamento de Historia Social y Pensamiento Político de la UNED y publicista, y M.^a Elena Caballero, de la Libera Università Internazionale degli Studi Sociali Guido Carli, de Roma.

De entre las cinco ponencias nos interesa destacar, en razón de su proximidad a nuestra área temática, la cuarta, «Revolución industrial y construcción naval en España e Italia», que contó con la participación, aportando la perspectiva española, de nuestro colaborador José M.^a Blanco Núñez. La exposición acentuó el hecho de la naturaleza y ritmo diferentes que caracterizó el desarrollo industrial de uno y otro país. Y así,

«en el caso italiano, el papel que adoptó el Estado resultó fundamental para entender un proceso acelerado que forzosamente dio en partir de cero, es decir, desde la creación de las infraestructuras nacionales. En el último tercio del siglo XIX, la construcción naval era sinónimo de innovación e industria: antes de que terminase la centuria la Marina Militar Italiana era ya la tercera del mundo. Al contrario, España, a pesar de ser aún nación ultramarina con posesiones en el Atlántico y en el Pacífico, no desarrolló una política similar a la seguida por Italia. ¿Faltaba desarrollo tecnológico? ¿Inversión? ¿Astilleros?».

Planteado en estos términos el debate, los ponentes intentaron esclarecer las razones de que ambos países siguieran derroteros tan distintos en el ámbito analizado, para entender en último extremo la posición de uno y otro en el contexto internacional durante un período crucial para la formación y definición de los Estados nacionales del siglo XX.

Los interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a

Escuela Española de Historia y Arqueología en Roma-CSIC
Vía di Eufemia 13
Roma (ITALIA).

Museo Arqueológico Nacional. Ciclo de conferencias sobre Carlos III. Madrid (España)

Con motivo del tercer centenario del nacimiento del rey Carlos III (1716-1788), Acción Cultural Española (AC/E) y el Museo Arqueológico Nacional (MAN) organizaron la exposición «Carlos III: proyección exterior y científica de un reinado ilustrado», que permaneció abierta al público entre el 16 febrero y el 16 de marzo de 2017 (*).

En el ciclo de conferencias programado complementariamente se analizaron los aspectos más destacados de la política internacional y científica del reinado carolino, y se ofrecieron estudios monográficos sobre algunas de las piezas más singulares de la exposición señalada, procedentes del MAN y del Museo Naval de Madrid y seleccionadas por su alto valor histórico.

(*) A la hora de distribuir este número de la REVISTA, la exposición ya ha sido clausurada y el ciclo de conferencias ha concluido. La periodicidad trimestral de la nuestra publicación nos ha impedido ofrecer esta noticia a nuestros lectores con la debida anticipación. (*N. de la R.*)

El contenido del ciclo se desarrolló así:

Jueves 16 de febrero de 2017

- «España en el contexto europeo durante el reinado de Carlos III», por Alfredo Alvar Ezquerro, del CSIC;
- «En torno al retrato en porcelana de la Familia Real de Nápoles y su contexto histórico-cultural», por M.^a Ángeles Granados Ortega, del departamento de edad moderna del MAN.

Jueves 23 de febrero de 2017

- «Arqueología y Antigüedad en tiempos de Carlos III», por M.^a Carmen Alonso Rodríguez, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM);
- «La caja de Herculano», por Margarita Moreno Conde, del departamento de antigüedades griegas y romanas del MAN.

Jueves 2 de marzo de 2017

- «El pasado andalusí y su recuperación ilustrada», por M.^a Jesús Viguera Molins, de la UCM y la Real Academia de la Historia;
- «Las relaciones diplomáticas hispano-marroquíes durante la segunda mitad del siglo XVIII a través de los regalos de Estado», por José M.^a Fernández Palacios, de la UCM.

Jueves 9 de marzo de 2017

- «Leer en el libro del futuro: algunos analistas españoles ante la independencia de Estados Unidos», por Sylvia L. Hilton, de la UCM;
- «Benjamin Franklin, el infante don Gabriel de Borbón y la *Libertas americana*», por Paloma Otero Marín, del departamento de numismática y medallística del MAN.

Jueves 16 de marzo de 2017

- «Un mundo por conocer: las expediciones marítimas y terrestres en la época de Carlos III», por Miguel Luque Talaván, de la UCM;
- «Cartografía española en la época carolina: el mapa de América meridional de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla», por José M.^a Moreno Martín, del Museo Naval de Madrid.

Las sesiones, en horario de tarde, tuvieron lugar en la sala de conferencias del MAN.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Aquellos de nuestros lectores interesados en ampliar esta información, pueden hacerlo dirigiéndose a

Museo Arqueológico Nacional (MAN)
C/ Serrano 13, 28001 Madrid
Teléf.: 915 77 91 21,

o en el sitio *web* www.man.es

Premios Virgen del Carmen de la Armada española. Madrid (España)

La Jefatura de Estado Mayor de la Armada ha convocado los Premios Virgen del Carmen para 2017, en virtud de resolución 600/VdC/2017, de 7 de marzo, cuyo párrafo introductorio y primera sección transcribimos a continuación (*):

«La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, en uso de las competencias que le otorga la Instrucción 3/2010, de 10 de febrero, del Jefe de Estado Mayor de la Armada, por la que se establecen las normas para la concesión de los «Premios Virgen del Carmen» de la Armada, convoca los premios «Virgen del Carmen», correspondientes a 2017, con arreglo a las siguientes bases:

1. Premios.

1.1. De Libros, dotado con 6.000 euros y diploma.

Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística, contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina. Caso de tratarse de un trabajo ya publicado no podrá ser de una antigüedad superior a dos años, contados desde la fecha de publicación de la convocatoria anual de los premios.

1.2. Diploma de Honor.

Para la persona o entidad que se haya destacado por sus actividades de contribución a la Armada española en cualquier aspecto o que haya fomentado de modo notorio los intereses navales españoles.

(*) A la hora de distribuir este número, los plazos para la presentación de los trabajos ya se han cerrado —el de libros se cerró el 28 de abril, y el del resto de las modalidades, entre el 2 y el 31 de mayo—. La periodicidad trimestral de la REVISTA nos ha impedido ofrecer a nuestros lectores esta noticia con la debida anticipación. (*N de la R.*)

1.3. De Pintura.

Con este premio se persigue conseguir un mayor acercamiento entre la sociedad y la Armada, al tiempo que se valora y premia la creación pictórica que plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos.

Se considerarán los tres premios siguientes:

- Primer premio, dotado con 3.500 euros y diploma.
- Segundo premio, dotado con 1.500 euros y diploma.
- Accésit y diploma a las obras que posean un valor artístico digno de ser destacado.

1.4. De Modelismo Naval.

Debido a su carácter bienal este premio fue convocado por la Resolución 600/2016, de 3 de febrero, de la Jefatura de Estado Mayor de la Armada, por la que se convocan los premios «Virgen del Carmen» para 2016 (*Boletín Oficial del Estado* núm. 70, de 22 de marzo).

Con este premio se persigue fomentar el acercamiento de la sociedad a la Armada a través de la representación por un medio tan artístico y creativo como es el modelismo.

Se consideran dos categorías diferenciadas:

- Premio Modelo, dotado con 4.500 euros y diploma.
- Premio Maquetas y Dioramas, dotado con 2.500 euros y diploma.
- Accésit a la obra que posea un valor artístico y trabajo técnico digno de ser destacado y diploma».

Las normas a que deben ajustarse las obras que opten a estos premios están recogidas en la base de datos del Sistema Nacional de Publicidad de Subvenciones (<http://www.pap.minhap.gob.es/bdnstrans/index>).

Esta información también puede ampliarse dirigiéndose a

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

Jornada sobre el Patrimonio Cultural de Defensa. Madrid (España)

Organizada por la Fundación Ramón Areces, con la colaboración del Ministerio de Defensa, el 9 de marzo de 2017 tuvo lugar en Madrid una jornada dedicada al Patrimonio Cultural de Defensa bajo el título «Pasado, presente y futuro de todos», siguiendo el programa que recogemos a continuación.

Después de la recepción de los asistentes, la bienvenida e inauguración oficial corrieron a cargo de don Arturo Pérez Hernández, director de la Fundación Ramón Areces, y de don Arturo Romaní Sancho, subsecretario de Defensa. La introducción a las ponencias fue obra de doña Margarita García Moreno, subdirectora general de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa.

Las ponencias pronunciadas fueron estas:

- «Aventuras y desventuras de un investigador en los archivos militares», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Real Academia de la Historia;
- «Bibliotecas de Defensa: un recorrido imaginativo y literario», por Marta Sanz Pastor, escritora;
- «Los museos de Defensa: los grandes desconocidos», por Guillermo Solana Díez, del Museo Thyssen-Bornemisza.

Clausuró la jornada don David Javier Santos Sánchez, secretario general técnico del Ministerio de Defensa.

Para obtener más información sobre el evento, nuestros lectores pueden dirigirse a

Fundación Ramón Areces
C/ Vitruvio 5, 28006 Madrid
Teléf.: 915 15 89 80; Fax. 915 64 52 43,

o visitar el sitio *web* www.fundacionareces.es

DOCUMENTO

Una batería nueva en la ría de Ferrol

La bibliografía sobre Ferrol y su ría es abundante y bien conocida por nuestros lectores, razón por la cual en esta entrada no nos extenderemos más de lo imprescindible para facilitar la lectura del documento que presentamos. En él se trata sobre el refuerzo de la fortificación de la ría ferrolana con el emplazamiento de una nueva batería, a lo que se procedió siendo capitán general del departamento el conde de Vega Florida y ministro de Marina don Julián de Arriaga.

La importancia de Ferrol como puerto seguro era conocida fuera de España mucho antes de que la villa fuese declarada cabecera de departamento marítimo. Y es que, aparte de sus condiciones geográficas excepcionales, el triángulo defensivo que componían los tres castillos (en la costa norte, el de San Felipe, y en la sur, los de San Martín y Nuestra Señora de la Palma) resultaba una fortificación inexpugnable que llegó a infundir respeto, entre otras, a la escuadra inglesa de lord Chatham, conde de Essex y padre del joven ministro William Pitt, en 1596.

Después de establecerse el departamento marítimo (1726), la defensa de la ría se aumentó, en su parte norte, con las baterías de Prioriño, Canelas, Viñas, Cariño, San Cristóbal y San Carlos, levantadas en 1739. Además, al salir del estrecho, y ya dentro del puerto, en 1762 se instaló la batería de San Julián, después denominada «de la Punta del Bispón». A juzgar por las fechas que se manejan en el documento, cabe suponer que esa es la batería a que este se refiere.

(Museo Naval, Ms. 2111, doc. 5)

t

9

Sr. mo señor.

Muy Sr. mio. Para verificación de la
Bateria proyectada en la parte interior
de esta Ría con inmediación al Bispor,
propuesta en el Plan de Artillería acordado
con el Marqués de Croix, y aprobado por
S. M. en fecha de 13 del pasado, previene à
D. Francisco Lovet formase el correspondiente
Plano que incluyo à V. C. y haviendo
expresado que su Presupuesto ascendia
à 80 D. y à 20 D. en caso de construirla pro-
visionalmente, me pareció mas adaptada
esta idea, en que desde luego se economiza
el oneroso, y se adelanta la brevedad, no sin
la utilidad de que viva para siempre la
esplanada de Cantexia que há de hazerse,
y se comprende en dichos 20 D. reales: en

cuyo concepto he pasado al Comisario Or
donado D. Francisco Nuñez Ibáñez
el Oficio correspondiente, a fin de que desde
luego se lleve a devida efecto. y lo participo
a Vc. para que se halle en esta intelligen-
cia.

Dios q. a Vc. m. a. como deseo. Fe-
xol 3 de Febrero de 1762.

Cam. d.

B. L. de el sumo. v. d.

de m. de d. p. f. d. d.

Amo. or. D. Julian de Arriaga-

De los dos medios propuestos por el In-
geniero D.^{no} Fran.^{co} Lobet para la Bate-
ria determinada en esa Ria cerca del
Bispon, aprueba el Rey eligiese V.E. como
avisá en carta de 3.^a del corriente, el muy
pronto, y menos costoso, y manda d.itt.
q. en semejantes asuntos se camine
ahi con la precaucion de si pertenecen
principalmente à la via de Guerra para
no pensionar à la Marina con mas gastos
del q. la corresponda. Dios q. e. d. d. d.
Yo de Febrero de 1762.

Conde de Vega Florida.

Madrid 10. de Feb^o. de 1782.

Al Consejo de Vexa Florida.

RECENSIONES

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La goleta de hélice Isabel Francisca. Anexión y guerra de Santo Domingo*. Good Books (ISBN 978-84-945074-7-2), Madrid, 2017, 518 páginas.

Con el rigor y exactitud de una «orden de operaciones», la goleta de hélice *Isabel Francisca* se incorpora a la nutrida lista de buques en torno a los que han gravitado las tramas de *Una saga marinera española*, serie de novelas históricas creada y «gobernada» impecablemente por Luis Delgado que, con este relato articulado en torno a la goleta *Isabel Francisca*, alcanza su vigésima octava «botadura».

La nueva entrega de la saga, que no desmerece la valía de sus predecesoras, mantiene las constantes estructurales de estas. Con el trasfondo de algún episodio nacional en el que el mar haya ocupado un lugar destacado, un buque emblemático servirá de eje al desarrollo de la acción, en cuya dotación figura algún deudo de los Leñanza o los Pignatti, a través de cuyos ojos el lector asistirá como espectador a los acontecimientos. Huelga decir que a los valores específicamente narrativos de la obra subyace un exhaustivo y no menos admirable trabajo de estudio y documentación histórica.

Toca por tanto a la goleta de hélice *Isabel Francisca*, y al joven teniente de fragata Santiago Leñanza, de la quinta generación familiar, conducir al lector a través de los desconcertantes episodios suscitados por la decisión gubernamental de atender la sorprendente petición de la República de Santo Domingo de volver a la tutela española, operación conexas con la intervención franco-española en México, donde el genio político del general Prim evitó al país un desastre. Todo ello aderezado por algún lance amoroso, como no podía ser menos dado el temperamento, romántico y apasionado, de que hacen gala los hombres de la saga.

De entre los muchos valores literarios que el libro acumula destacaría los diálogos, que el autor usa como cauce para que diferentes personajes reales de la milicia y política españolas, con fluidez y verosimilitud, se pronuncien sobre cuestiones relativas a la historia y el ser de España y que se insertan armónicamente en la narración. Otro acierto, este de orden funcional, es el prólogo que precede a cada texto, donde se ofrece la trayectoria resumida de los principales protagonistas de la saga, que por razones naturales van desapareciendo o emparentando con otros linajes, entre otras claves imprescindibles para situar la acción y sus personajes en el tiempo y el espacio.

Pasado con creces el ecuador del programa de entregas previsto para la saga, la contracubierta de la novela que nos ocupa anuncia ya la próxima «botadura» editorial del *Reina Doña Isabel II*. Por lo que puedo colegir, un Leñanza de la generación precedente (el padre del teniente de fragata que protagoniza *La goleta de hélice Isabel Francisca*) asumirá el mando del navío y operará de filtro a través del que el lector asistirá «en caliente» a los avata-

res navales de la guerra de África. Que los vientos le sean propicios para solaz y beneficio de sus lectores y sus admiradores.

ROJO PINILLA, Jesús, y FERRER DALMÁU, Augusto: *Cuando éramos invencibles*. El Gran Capitán, Madrid, 2015, 224 págs., ilustraciones.

Cuando éramos invencibles combina en feliz simbiosis la letra y la imagen, conjugando la narración de ciertas batallas de la historia de España de singular relumbre con la reproducción de las espléndidas recreaciones que de algunas de ellas ha hecho el pintor de batallas Augusto Ferrer Dalmau, quien por añadidura prologa, y con acierto, la obra.

El texto y su «circunstancia» gráfica —espléndida, por cierto, la edición de El Gran Capitán— sigue la línea de *Pisando fuerte*, *La guerra del Turco*, *Una pica en Flandes* o *Banderas lejanas*, trabajos anteriores de Rojo Pinilla publicados por Edaf y en su día reseñados también en la REVISTA. El título de la obra que comentamos, en la línea de los que acabamos de mencionar, bien podría a primera vista parecer triunfalista o desproporcionado, pero tal impresión se desvanece a medida que el lector avanza en su lectura y ante sus ojos van desgranándose hechos gloriosos, abordados de modo que el mérito de quienes los protagonizaron quede debidamente ensalzado.

Así planteada la obra, el propósito de sus autores —sustancialmente, «devolver al español el orgullo de serlo»— puede considerarse coronado por el éxito, pues el texto y las estampas que lo ilustran logran que el lector español vuelva a sentirse en comunión con la historia de su país —la historia genuina, sin mixtificaciones o interpretaciones espurias— y que su obra oficie de aldabonazo que saque la conciencia nacional del letargo en que parece sumida, así como acabar con el pesimismo proverbial, pero infundado, de una nación que, con tan solo ocho millones de habitantes —a veces se olvida—, merced a su genio dominó el mar y se proyectó al exterior con fuerza inusitada.

Cuando éramos invencibles, en los capítulos donde se ocupa de hechos vinculados a nuestro ámbito temático, descubre al lector cómo el poder naval español campeó por los mares durante siglos, rompiendo así el mito de la invencibilidad británica, que queda desmontado con sucesos como la destrucción en La Rochela de toda la flota inglesa a manos castellanás, la gesta de Lepanto, la derrota de la Invencible (o Contraarmada) británica, o el episodio de la arrogancia de Nelson doblegada en Tenerife. Redondeando este aspecto de la obra, el lector encontrará en ella una galería de semblanzas relativas a personajes ilustres de la historia naval de España, como el marqués de la Victoria, Blas de Lezo, Bernardo de Gálvez, etc.

Con ese empeño tan loable como justo, las páginas e ilustraciones de este libro abren al lector, como dijimos, un amplio muestrario de episodios ejemplares de nuestro pasado en los que poder reconocerse con orgullo. Y en estos tiempos de boga de la llamada «memoria histórica», son de agradecer aporta-

ciones como esta, para que su cultivo no sea siempre ocasión para el duelo y la división, sino también para el gozo y el encuentro.

GARCÍA PÁEZ, José M.^a: *Los viajes de Peral. Historia de una infamia*. Éride, Madrid, 2017, 264 páginas.

El atractivo intrínseco de la figura de Isaac Peral ha suscitado un inevitable interés, traducido en la publicación numerosas biografías, algunas excelentes y otras menos afortunadas. Pero si a un personaje ya de suyo atractivo se une su condición de víctima de una oscura intriga política, no ha de chocar que en torno a su figura se hayan pergeñado obras vindicativas, de las llamadas «de combate».

En este último tipo de literatura se integra el libro de García Páez *Los viajes de Peral*, novela histórica que ya en su dura dedicatoria deja entrever el tono que adoptará en el curso de sus páginas, donde se narran la vida y empeños de un marino cuyo genio, y las obras en que fructifica, ha de mantener un duro pulso con la mezquina realidad política de su tiempo, ante la cual deberá claudicar en último término.

No cabe duda de que Isaac Peral, inventor del submarino homónimo, hombre estudioso y grave, tuvo que capear violentos temporales y sortear incómodos ventisqueros (y no solo en la mar), pues en aquel tiempo que le tocó sufrir el mérito, en tierra española, no era determinante. Por eso esta faceta de su peripecia biográfica ha suscitado ese interés, en cuanto paradigma de las injusticias y venalidades de la época de la Restauración. Y de ahí que García Páez se sienta facultado para realizar esta reivindicación moral y política de un hombre al que le tocó vivir en un tiempo y un lugar en que política y moral parecían términos excluyentes.

En definitiva, el lector que se sumerja en las páginas de *Los viajes de Peral* se encontrará con una obra entretenida, donde se entretengan retazos de vida íntima con apuntes tecnológicos, y se concitan un buen número de personajes, imaginarios y reales, que van aportando los sucesivos hilos con que se teje la amena trama de la novela y la tragedia personal del protagonista.

El autor dedica el libro, en sus páginas finales, a todos los «Perales» anónimos de nuestros días cuya abnegación y esfuerzo jamás serán reconocidos. El día en que lo sean, «vivir en España será algo gozoso». Saque el lector sus propias consecuencias.

SANZ ALONSO, Beatriz: *El discurso marinero. Estudio lingüístico y literario de los documentos navales*. Difácil, Valladolid, 2017, 418 páginas.

El lenguaje marinero, tanto en su expresión oral como en la escrita, ha estado siempre en el foco de atención de los filólogos. Estudiosos e investigadores han analizado desde diversas perspectivas la original jerga de los hombres de la mar, manejando para ello oficios, memorias, credenciales y demás fuentes escritas en que su riqueza ha quedado plasmada.

RECENSIONES

El discurso marinero, que la profesora Sanz Alonso publica en la erudita colección Silva Hispánica, tiene como esencial objeto abordar el estudio del lenguaje marinero desde un enfoque poco transitado: aplicando las técnicas de la crítica literaria, método innovador con el que logra notables resultados alumbrando la exuberancia estilística de los textos que desmenuza.

De entre las secciones que estructuran la obra, deseamos destacar el análisis del extenso corpus referente a diarios de navegación y derroteros, con especial énfasis en el viaje de Magallanes, y la remesa documental relativa a naufragios, sanciones, delitos y asuntos de pesca, donde se inserta un pormenorizado análisis de las temidas levas. También ha llamado particularmente nuestra atención «Del delito marinero al argot del hampa», original estudio con que culmina el libro.

Como el lector habrá deducido, la obra se caracteriza por la heterogeneidad temática, acorde con «el hercúleo trabajo del marino». Sea como fuere, como expresa la autora, los documentos del mar son literatura, y a destacarlo como se merece se dedica este interesante y atractivo libro.

J.C.P.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

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





MINISTERIO DE DEFENSA

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

