

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año VIII

1990

Núm. 30

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

Presidente: Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, D. Federico Fernando Bordejé y Morencos, contralmirante.

Vicepresidente y Director: D. José Cervera Pery, coronel auditor de la Armada.

Vocales: Secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval, D. Antonio Meirás Bahamonde, capitán de navío.

Redacción: María Vigón Tabar, María del Pilar San Pío Aladrén, Lola Higuera Rodríguez, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Isabel Hernández Sanz.

Administración: D. Antonio García Pereira, capitán de Intendencia de la Armada, y D.^a Paloma Moreno de Alborán Calvo.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre 1990.
Precio del ejemplar suelto: 650 ptas.

Suscripción anual:

España y Portugal: 2.400 ptas.
Resto del mundo: 30 \$ USA.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 098-90-003-6.

Printed in Spain.

CUBIERTA: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

S U M A R I O

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Glosas náuticas</i> , por José Luis Banús y Aguirre	7
<i>El reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII</i> , por Cárnel Vassallo Borg .	21
<i>Ciencias y crisis política: la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias (1810-1822)</i> , por Manuel Lucena Giraldo .	31
<i>La Marina de Guerra española frente al desastre del 98: una aproximación al testimonio de sus combates</i> , por Antonio Téllez Molina	39
<i>Tres ilustres marinos americanos al servicio de la Armada Nacional y de las Cortes de 1812</i> , por María Teresa Berruezo León	51
<i>Las cañoneras Cóndor, Águila y Cuervo y la construcción naval catalana en el siglo XIX</i> , por Javier Moreno Rico	59
<i>Documento</i>	65
<i>Noticias Generales</i> , por Lola Higuera Rodríguez	69
<i>La Historia Marítima en el Mundo</i> , por María Pilar de San Pío ..	73
<i>Recensiones</i>	77



COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Luis Banús y Aguirre es historiador y Académico Correspondiente a la Real Academia de la Historia. Sus trabajos se centran en el estudio de la Edad Media en el País Vasco, principalmente. Entre sus numerosas publicaciones podemos citar: «Leyendo el Poema de Fernán González», *La Voz de España de San Sebastián*; «Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina», *Boletín de Estudios históricos sobre la San Sebastián*, etc.

Carmel Vassallo Borg ha cursado estudios universitarios en Londres y Pamplona y es actualmente profesor de Lengua y Cultura Española en la Universidad de Malta. Ha colaborado ampliamente con la Embajada de España en La Valetta en la promoción de actos culturales en Malta. Recientemente le ha sido concedida una beca por parte del Gobierno español para proseguir sus investigaciones sobre los lazos históricos entre España y Malta en la Universidad de Barcelona.

Manuel Lucena Giraldo es licenciado en Historia de América por la Universidad Complutense de Madrid. Ha sido investigador visitante en el Instituto Venezolano de Investigaciones Históricas (IVIC) en 1986, en la Universidad Javeriana de Bogotá en 1988 y en el Instituto de Estudios Latinoamericanos de la Universidad de Londres en 1989. Actualmente se encuentra finalizando su tesis doctoral *Viajes y expediciones científicas españolas a la Guayana (1754-1793)* en el Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Antonio Téllez Molina es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid y profesor agregado de Bachillerato. Su trabajo se centra en el estudio de la política en España a principios de siglo, concretamente en el desastre de Cuba. Ha realizado varias publicaciones en revistas especializadas.

María Teresa Berruero León fue Premio Extraordinario de Memoria de Licenciatura en 1983 y es doctora en Historia de América por la Universidad Complutense de Madrid. Entre sus obras destaca *La participación americana en las Cortes de Cádiz*, Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1986. Y *La lucha en Hispanoamérica por su independencia en Inglaterra, 1800-1830*, Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1989. Ha publicado además, diversos artículos en revistas especializadas. En 1989 fue galardonada con el I Premio Histórico-Literario concedido por el Instituto Español Sanmartiniano, en la actualidad trabaja como investigadora en el Departamento de Historia de América del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Javier Moreno Rico es piloto de la Marina Mercante de primera clase y licenciado en Filosofía y Ciencias de la Educación por la Universidad de Barcelona. Miembro fundador de Ictineu (Sección de Historia y Cultura Marítima de la Sociedad Catalana de Historia de la Ciencia y de la Técnica), miembro del Grupo de Historia de la Ciencia y de la Técnica de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de Barcelona, colaborador del Museo de la Ciencia y de la Técnica de Cataluña. Especializado en Historia Marítima Decimonónica. Está realizando su tesis doctoral sobre: *Ciencias náuticas e industrialización en Barcelona en la segunda mitad del siglo XIX: La obra de José Ricart y Giralt*. Actualmente trabaja para el Museo de Historia de la Ciudad estudiando el patrimonio portuario afectado por la remodelación que se está llevando a cabo en el Port Vell de Barcelona.

NOTA EDITORIAL

Con la llegada del otoño se abren las expectativas de un nuevo curso en el que propósitos y objetivos se interrelacionan en la búsqueda de un mejor quehacer. Nuestra REVISTA no quiere sustraerse a ellos, y recoge en este número una serie de trabajos elaborados desde el rigor histórico, muy en el tono de este nuevo reencuentro con la actividad docente y cultural.

El veterano y acreditado historiador José Luis Banús Aguirre, nos sitúa ante un episodio naval de la Alta Edad Media cuando los vascones rechazaron de la bahía del Bidasoa un desembarco del gran Carlomagno. El historiador maltés Carmel Vasallo analiza el reclutamiento de marineros malteses en la Armada española durante la segunda mitad del siglo XVIII, siglo por demás importante en el desarrollo naval hispano, y Manuel Lucena Giraldo, destacado miembro del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, abarca el tema de la doble creación de la Escuela Náutica de Cartagena de Indias, en lo que entiende un contraste entre ciencia y crisis política.

El tema del 98 —tan presente siempre— vuelve a dar fé de vida en la aproximación al testimonio de los combatientes de la Marina ante el desastre, del historiador Antonio Téllez Molina. Con retroceso en el tiempo María Teresa Berruezo León contempla la trayectoria de tres ilustres marinos americanos al servicio de la Armada nacional y de las Cortes de Cádiz de 1812, en pleno proceso de la emancipación hispanoamericana, mientras que Javier Moreno Rico aporta su erudición al examen de la contrucción naval catalana en el siglo XIX —no demasiado conocida— y concretamente en las cañoneras *Cóndor*, *Águila* y *Cuervo*.

Los espacios tradicionales de Documento, Noticias Generales y la Historia Marítima en el Mundo son expuesto con profusión informativa (acaba de celebrarse un importante Congreso Internacional de Historia Marítima en Madrid), y en las recensiones se procura, como siempre, encarar la última actualidad editorial.

Treinta números ya de la REVISTA deben ser el exponente de una tarea y un esfuerzo en los que siempre queda mucho por hacer.

GLOSAS NÁUTICAS

*DOS AÑOS ANTES DE LA ROTA DE RONCESVALLES
CARLOMAGNO INTENTÓ DESEMBARCAR EN LA
BAHÍA DEL BIDASOA Y FUE RECHAZADO POR LOS
VASCONES.*

José Luis BANÚS Y AGUIRRE
De la Real Academia de la Historia
Académico Correspondiente

Al estampar el antetítulo tengo en mente el de las admirables *Disquisiciones Náuticas* que el capitán de navío D. Cesáreo Fernández Duro publicó en el siglo pasado. No tengo la pretensión de emparejarme con él, sino sólo acogerme a su magisterio en lo que hace al uso del adjetivo. Las llamó náuticas y no navales, y al hacerlo pienso que mostró una gran precisión terminológica, el adjetivo naval propiamente hace relación, de manera estricta, a los buques, a las naos que sólo son una parte —importante— del gran conjunto que constituye la vida marítima. En cambio, el adjetivo náutico o náutica —derivado de nauta: el que navega— pone más énfasis que en el elemento material, en el factor humano; y en consecuencia ha venido a tener un valor comprensivo de todas las actividades que el hombre pueda tener en el mar: no sólo las naves y sus tripulantes, sino también el otro personal embarcado, los astilleros, los puertos de alistamiento o donde efectúen otras actividades, la Marina de guerra o mercante, la estrategia y los derroteros de la navegación comercial, etc. En suma, todo ese enorme complejo mundo desarrollado por el uso utilitario de la superficie marina que cubre una gran parte de la del globo terrestre.

Por lo que hace al sustantivo Glosas, que yo empleo —y que ya indica la poca ambición de estos escritos—, debo confesar que le tengo cariño desde que, durante siete años, publiqué semanalmente en el diario *La Voz de España*, de San Sebastián, una serie de artículos bajo el epígrafe general de *Glosas Euskaras* (con el mismo título publicó en 1975 una antología de los primeros la Caja Provincial de Guipúzcoa en su colección *Documento*). Fueron muchos —exactamente 259— los artículos publicados y, como es natural, dada la temática vascongada general de la serie y el gran pasado marino de la región, abundaron los dedicados a temas náuticos. Considerando que algunas de estas *Glosas Euskaras* rebasan el interés regional, me propongo reescribirlas y darlas para su publicación en esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL, con la esperanza de que puedan interesar a un público más general, al que no pudieron llegar antes dada la índole local de la publicación en que aparecieron inicialmente. Al hacerlo, como es natural, habré de incorporar a la redacción

original los datos nuevos que haya podido adquirir sobre cada tema. Mas no se tratará siempre de una nueva edición *corregida y aumentada* —según la fórmula clásica—, sino que otras veces versará sobre nuevos asuntos, no tratados anteriormente, acerca de los cuales he podido acopiar diversa información.

Entre los varios artículos de temática náutica por mí publicados, figuran varios (1) relacionados con una acción naval que no he visto haya sido ni tan siquiera aludida por los tratadistas de esta rama —y mucho menos por los historiadores generales—, aunque sí por los eruditos locales (2), sin llegar a aclararlo suficientemente ni con la concreción debida. Yo creo haberlo logrado y pienso que el tema merece ser expuesto y dado a conocer al público interesado por nuestras gestas marítimas.

En primer lugar, para valorar con exactitud el hecho es preciso enmarcarlo en el cuadro de la situación general en el occidente europeo de aquel entonces.

La hegemonía en aquella coyuntura se la disputaban dos grandes potencias: la cristiana y la musulmana, con sus centros de poder en Aquisgrán y Córdoba, respectivamente —o si se quiere personificar en dos figuras de renombre: Carlomagno y Adb-al-rahmen I—, y sus áreas de dominio efectivo lo alcanzaban la primera hasta el río Loira y la segunda hasta el Ebro. En el espacio entre ambos existía una *marca*, extenso territorio muy fragmentado con un *status* político difícil de definir:

Unas partes quizá pudieran llamarse *monarquías mediatizadas*, a otras posiblemente sólo se las pueda encuadrar en la denominación de *zonas de influencia*. Esta *marca* en realidad comprendía el Ducado de Aquitania y la Navarra muladí (3) y en parte de ella era poderoso el *dux* Lupo, que dominaba el territorio de los vascones, la parte meridional de la región —lo que los romanos llamaron la *Novempopulania*, en la Aquitania III—, y la septentrional Navarra —la comarca llamada *la montaña*, a cuyo pie está Pamplona—. Este *dux* Lupo, siguiendo la tradición, era acendradamente enemigo de los

(1) Artículos titulados *Leyendo el Poema de Fernán González* (diario *La Voz de España*, de San Sebastián, 5-V-1974) y *Un pre-Roncesvalles cuando Carlomagno intentó desembarcar en el Bidasoa y fue rechazado* (mismo diario, 18-IX-1977). Para situar el evento y el resonante episodio acaecido dos años después, publiqué un artículo titulado *Roncesvalles, una visión geopolítica* (mismo diario, 28-VIII-1977). Y para obtener la fecha exacta de la acción naval sobre la base de una superchería elaborada mucho después, publiqué el artículo titulado *Un falsario en el Pasajes del siglo XVI* (mismo diario, 14-IX-1977).

(2) Federico Guevara, *Una referencia a Carlomagno en Pasajes de San Juan*, Bol. de la Vasc. Amigos del País, 3 E (1947), págs. 529 a 537. Fausto Arocena, *Guipúzcoa en el Poema de Fernán González*, mismo Boletín 15 (1959), págs. 3 a 7.

(3) En la historia medieval navarra, yo distingo tres fases sucesivas:

- La Navarra muladí, caracterizada por la coexistencia cristiano-musulmana, con lazos familiares entre sus dirigentes y cooperación política.
- La Navarra reconquistadora, que desde el Golpe de Estado del 905 —promovido por Asturias— se suma a la gran empresa nacional.
- La Navarra sometida a monarcas extranjeros, todos —con una sola excepción— franceses sujetos a la *moynance* feudal gala.

carolingios, que ya habían dominado las Aquitanias I y II —en la mencionada marca—, y para continuar su avance a Carlomagno le era preciso anular la barrera —*hacer saltar el tapón*— de este Lupo. Tal fue la finalidad de la operación del 776; su idea estratégica era simple: envolver por el sur el área vascona. A tal objeto bastaba con desembarcar un ejército en la bahía del Bidasoa, y remontando la vieja calzada *vía ad OEaso* (4) y trasponiendo el *col* de Velate, presentarse ante la fuerte plaza de Pompiluna (5) a retaguardia del centro de la resistencia de rebeldes. Esta es la operación —fallida— de que da cuenta el *Poema* de Fernán González; antes de su glosa, veamos el texto (6). Dice así:

182 *Sopo Bernald del Carpyo (7) que franceses pasavan
que a Fuente Rrabya (8) todos y arrybauan
por conquerryr Espanna segunt que ellos cuydavan
que ge la conquerryvan mas non lo byen anmavan.*

183 *Qvo grandes poderes Bernaldo dayuntar,
o dessi enbyo los al puerto de la mar,
ovol todas sus gentes al rrey casto a dar,
non dexo a ese puerto al rrey Carlos arribar.*

185 *Tovo se por mal trecho Carlos esa vegada
quan vyo que por y le tollio la entrada,*

(4) Cuyo nombre perpetúa el hidrónimo, según esta clara derivación: *vía ad OEaso* —Vidaso— Bidasoa.

(5) Hoy Pamplona. Su nombre antiguo, *Iruña*, en vascuence significa: *población murada*; en la zona vasco-parlante hay otros dos topónimos iguales: la Iruña alavesa (junto a Trespuentes, derivación corrompida derivada de un romano *tras pontem*) y el Irún guipuzcoano (éste sin el artículo A).

La plaza fuerte de Pamplona es muy importante en la geoestrategia de la comarca regional. Sería interesante detallar la cronología de sus avatares en el alto medievo (yo no tengo ahora tiempo de hacerlo).

(6) Tal como figura en la edición de Alonso Zamora Vicente, col. *Clásicos Castellanos*, Madrid (Espasa), 1970, págs. 40 y 41, estrofas núm. 132, 133, 135 y 136, suprimo la 134 porque en realidad es un intercalado que no se refiere a esta operación de desembarco de que hablo, sino a la segunda Expedición de Carlomagno, la del 778, como lo demuestra la alusión *com diz la escrytura syete fueon* que se refiere evidentemente a la *chanson* y a los pares muertos, en puridad esta estrofa debiera ir después de las núms. 187 y 188 de la magistral edición de Zamora Vicente.

(7) El monje del monasterio de San Pedro de Arlanza, que escribió el *Poema* hacia 1250, acepta como un hecho histórico la existencia real de Bernardo del Carpio. Hoy es de general aceptación que tal personaje es un mito, creación españolista reacción al acentuado galicismo de la *Chanson* de Roldán y sus derivados del ciclo de Roncesvalles. Sobre su génesis y formación vid, mi artículo *Un pre-Roncesvalles...*, etc., cir. en la nota 1.

(8) Me parece un anacronismo el uso de este topónimo refiriéndose a hechos acaecidos en el siglo VIII, el autor escribió el nombre de una villa que no fue fundada hasta el siglo XIII. Sobre los motivos que pudo tener para ello, vid. más adelante.

*movios con assaz gentes e toda sy mesnada,
al puerto de Marsyll (9) fiz luego tornada.*

186 *Quando fueron al puerto frances es llegados,
rendieron a Dios grraçias que los avya guiados,
folgaron e dormieron que eran muy cansados
sy essoraz tornaran fueran byen venturados (10).*

Cuando el estudioso del pasado intenta reconstruir lo sucedido antaño sobre los datos suministrados por estas estrofas del *Poema* de Fernán González, no debe olvidar nunca que las escribió un poeta, no un historiador. Y un poeta culto (11) que moraba en un centro de cultura (12). Sabiendo como elaboraban sus obras los cultivadores del *mester de clerecía*, es obligado preguntarse de dónde proceden las noticias históricas contenidas en las transcritas estrofas del *Poema* de Fernán González.

Ante todo hay que anotar la información principal que nos suministra: que fueron dos las derrotas que hubo de encajar Carlomagno en suelo hispano

(9) Es la localidad hoy llamada Marsilly, a ocho kilómetros al norte de La Rochela, en una altura dominando las aguas del Pertuis Bretón y el ansa del Aiguillon, al socaire de la isla de Ré, un magnífico puerto natural. Significativamente situado a la altura de Poitiers, esto es, en la zona límite meridional del dominio incontestado carolingio.

(10) A continuación, las estrofas números 187 y 188 —y según mi opinión la número 184 antes indebidamente ingerida— se refieren a la segunda expedición carolingia, comenzando con el verso *ovyeron un acuerdo de pasar a Espanna*, por cierto en la estrofa 187 los dos últimos versos dicen *los poderes luego con toda se mesnada / al puerto de Gytarea fyzieron tornada*; no percibo con claridad cuál será el sentido de esta frase, al mencionar el puerto de Gytarea; a mi parecer ofrece estas posibilidades:

- O bien que los supervivientes del fracaso del 776, cuando el cuerpo del desembarco fallido *fiz tornada al puerto de Marsyll* se replegaron o hicieron escala en el puerto de Guethary.
- O bien que a los dos años retornaron de Marsyll a Gytarea por vía marítima para sumarse a la importante hueste que Carlomagno estaba formando como Cuerpo de Ejército occidental de su expedición del 779 sobre Zaragoza.
- O bien que en Gytarea se concentró el grueso del ejército carolingio —para seguir embarcado hasta el tantas veces citado Marsyll— cuando en apresurada fuga hubo de huir del fatídico Roncesvalles donde Lupo *trucidó* la retaguardia.

Sea cual fuere el significado de estos versos, para mí no ofrece duda que el topónimo Gytarea del *Poema* corresponde al actual Guethary, pequeño puerto en Labort, entre Socoa y Biarritz, aceptando la opinión de Guevara y en contra de lo dicho por Arocena (ops. cit. en nota 2) que se empeña en afirmar que se trata de la Guetaria guipuzcoana, muy alejado de los derroteros carolingios de entonces.

(11) Precisamente el grado y características de la cultura de sus autores es lo que diferencia el *mester de juglaría* y el *mester de clerecía*. Eran juglares o eran clérigos quienes cultivaban tales géneros y no es preciso enfatizar sobre las diferencias que había entonces en el grado de cultura que había entre unos y otros. A todos los efectos útiles, basta señalar que el monje arlancino del *Poema* de Fernán González se inscribe plenamente entre los cultivadores del *mester de clerecía*.

(12) San Pedro de Arlanza. No hace falta ponderar el grado de importancia de este cenobio en la vida cultural de la Castilla condal.

—la del 776, desembarco fallido en la bahía del Bidasoa con el fracaso de la operación de envolvimiento por el sur del bastión vascón; y la del 778, masacre en Roncesvalles de la retaguardia y fuga de la vanguardia y centro de su poderoso ejército—, doble derrota silenciada por la historiografía coetánea (13) y en la cual no han parado en mientes los estudiosos posteriores. Al monje de Arlanza le informó de ello el *Chronicon Mundi* que Lucas de Tuy había redactado poco antes y que en el 1250, cuando compuso el *Poema*, sin duda lo tuvo a la vista y aprovechó copiosamente (14); hay una circunstancia que me hace sospechar tuvo el monje de Arlanza otra fuente de información sobre la expedición del 776: es la mención tan precisa del *puerto de Marsyll* al que se retira el ejército carolingio tras la derrota del 776 —quizá hay que sumar la mención tan expresa del *puerto de Cytarea*—, si es que allí hicieron escala (15), toponimia que no figura en el tudense y que el monje arlancino hubo de tomarla de otra fuente —¿quizá juglaresca?— hoy perdida.

La mención en el *Poema* de otro topónimo —Fuente Rrabya— es para mí motivo de perplejidad. Posiblemente el que su nombre se deba a que figurara en esa fuente —¿juglaresca?— que yo supongo debió existir, conocida por el monje de Arlanza y que se ha perdido. Yo no lo creo así; más bien opino que escribirlo obedeció a otro tipo de motivación: pienso que refleja en qué medida las clases cultas de la época —y el autor del *Poema* formaba en sus filas, como cultivador del *mester de clerecía* que fue— tuvieron noticias de la gran empresa de organización de la costa que efectuó Alfonso VIII cuando *adquisivit* (16) Guipúzcoa, de la cual fue una simple faceta la fundación de la villa de Fuenterrabía en el 1202; en una palabra, pienso que la mención de este nombre se debe a la conciencia —ilusionada, ¿me atreveré a decirlo?— de la trascendencia que tenía para la Corona de Castilla el contar con una salida al mar (17).

(13) Por ejemplo, el toledano Rodrigo Jiménez de Rada —años— que no menciona más que una expedición y derrota carolingia, la del 778 en Roncesvalles. Si el monje arlancino conoció esta obra del toledano, tuvo el buen sentido de atenerse a la información del tudense, quizás porque tenía otras informaciones —¿quizás juglaresca?, vid. lo que digo posteriormente en el texto— que le hacían preferir al segundo.

(14) Lo ha demostrado Menéndez Pidal de manera patente; refiriéndose a ello, Zamora Vicente escribe en la *Introducción* (del vol. reseñado en la nota 6, pág. XVII) *el autor* (del *Poema*) *conoció este libro* (el del tudense) *y allí se inspiró para* (enumera varios pasajes y concluye) *la historia de Bernardo de Carpio* (en ella se incluye el episodio de 776). Lucas de Tuy empezó a escribir su *Chronicon Mundi* entre 1197 y 1204, por lo que el monje autor del *Poema* pudo, hacia 1250, manejar una copia en la rica librería de Arlanza.

(15) En el caso de que sea cierta la primera de las posibilidades que apunto en la nota 10.

(16) Esta —muy matizada— palabra es la que usa Rodrigo Jiménez de Rada cuando habla de la incorporación vascongada de la Corona de Castilla, asunto acerca del cual se han emitido toda suerte de comentarios —algunos tan apasionados que rayan en desaforados—, yo me he esforzado en dar sobre el tema una interpretación objetiva y serena en el Apéndice del cap. 1.º, título *Sobre la incorporación a la Corona de Castilla* de mi libro *San Sebastián y Navarra*, de próxima publicación por el Grupo Dr. Camino de historia donostiarra.

(17) El rey castellano Alfonso VIII es una gran figura, pero en su historia generalmente se silencian una faceta importantísima: que fue el primer monarca que tuvo la visión de la trascen-

Cuando el autor del *Poema* escribe el nombre Fuenterrabía usa, en aras de una más fácil comprensión, un nombre que entonces estaba de gran actualidad entre la gente de cultura al tanto de los acontecimientos recientes; en realidad —me parece— no se refiere a los atracaderos que posiblemente hubiera en aquel paraje. Yo creo que más bien designaba uno cualquiera de los posibles puntos de desembarque que ofrecía la extensa bahía del río Bidasoa en su desembocadura al mar (hoy enormemente reducida y modificada por la colmatación). Ya en la época romana había allí diversos puertos y atracaderos —en cualquiera de ellos pudieron los carolingios intentar su desembarco— al servicio de la rica exportación minera, sobre todo galena argentífera, del amplio distrito OEaso (18), el principal era el de Beraun, al pie del primitivo Irún, en el barrio del mismo nombre, los pobladores mantenían habituales relaciones con los de *Novempopulania* (19); comarcas ambas romanizadas, aunque a mí me parece que más levemente de lo que estamos acostumbrados a suponer.

El panorama había cambiado totalmente para la segunda mitad del siglo VIII, que es la época que nos interesa aquí y ahora. OEaso y Novempopulania habían devenido la periferia del poderoso bastión vascón bajo la autoridad del *dux* Lupo. Para entender cómo había sucedido esto, basta una consideración general: en toda Hispania se produce una reviviscencia de lo indígena cuando periclita el Imperio Romano. Al desaparecer su poder, que le había costado tres siglos establecerlo, el inmenso variado mosaico de los pueblos entra en ebullición y sus mil etnias cobran de nuevo fuerza y protagonismo, lo que demuestra —dicho sea de paso— que su sujeción a la *Pax Romana* no era tan efectiva como generalmente se cree. Uno de los pueblos que mantuvo relaciones con los romanos fue el vascón (20), y precisamente él fue

dencia que para la Corona de Castilla tenía la salida al mar y realizó una gran labor organizándola en la costa guipuzcoana. Considero que ello es una gran injusticia, y en consecuencia —contando con la benevolencia del Director de esta REVISTA DE HISTORIA NAVAL— me propongo dedicarle una próxima *Glosa Náutica*.

(18) Era muy extenso, aproximadamente 180 kilómetros cuadrados, comprendía los actuales municipios de Fuenterrabía, Irún, Oyarzun, Rentería y Lezo, más el distrito de San Juan de Pasajes. Coincide exactamente con la Guipúzcoa vasca. Guipúzcoa, con ser la provincia española más pequeña, está dividida en tres zonas raciales, de las que son testimonio —y consecuencia, al mismo tiempo— las variedades del vascuence allí hablado (lo que el príncipe Bonaparte denomina *dialectos* y yo llamo *hablas*), tres fajas prácticamente submeridianas:

- La Guipúzcoa vasca, poco menos del 10 por 100 del total provincial.
- La Guipúzcoa várdula, algo más del 60 por 100.
- La Guipúzcoa caristia, menos del 30 por 100.

(19) Lo demuestran los hallazgos de *terra sigillata* efectuados en las excavaciones.

(20) Sobre las relaciones de vascones y romanos creo que hay que distinguir zonas, partiendo de un concepto básico: que aquéllos, en la época romana, carecían de unidad, y por tanto fue diferente su conducta respecto al dominador según se tratara de unas u otras fracciones: los vascones periféricos colaboraron con los romanos —y hasta obtuvieron de ellos remuneración por su colaboracionismo; la antes celtíbera Calagurris, vasca desde Pompeyo—, en cambio se mantuvo al margen de tal lo que yo llamo *el reducto vascón*, en el corazón montañoso, para

quizá el más destacado entre los muchos hispanos, en aquella crisis en que, al poder político que les sujetaba, recobran su personalidad —resucitan, por decirlo así— y vuelven de nuevo a su modo de vida, de caracterizado primitivismo, que tenía antes de Roma. Otro fenómeno se produce al mismo tiempo: que el pueblo vascón, sea cual fuere la fracción de que se trate, actúa igual —en cierto modo, recobra unidad (en la vida salvaje)— y lo hace con tal violencia que se puede hablar de auténtica explosión vascona hacia los cuatro puntos cardinales. Este fue un episodio momentáneo —aunque dejó hondas secuelas— y, contenido el expansionismo vascón de su primera fase, este pueblo se replegó al reducto montañoso del que era originario. Este fue el centro del poder del *dux* Lupo, del que no se puede discutir ni su habilidad política —obtuvo la adhesión de los jefes de los clanes ganaderos de aquella etnia— ni su pericia militar —derrotó dos veces en el breve plazo de un par de años al imperio carolingio, entonces la primera potencia occidental—, ello sucedió en ese misterioso período que yo llamo *los siglos oscuros de la historia navarra* (21).

Así es como se formó el *bastión vascón*, y el plan estratégico de Carlomagno en el 776 era acertado: envolverlo por el sur, ocupando Pamplona. Pero al concebirlo cometió un error: para iniciarlo tenía que atravesar territorio del enemigo —al que sin duda minusvaloró (22). Pudo hacerlo actuando por sorpresa, pero faltó la discreción; sus planes eran conocidos por el enemigo. Lo dice el *Poema*:

*Sopo Bernald del Carpyo (23) que franceses pasavan
por conquistar Espanna.*

Y obró en consecuencia: preparó una poderosa fuerza para hacer frente a los invasores. Siempre según el *Poema*:

Ovo grandes poderes Bernald (24) dayuntar.

El resultado fue desfavorable a los atacantes:

Non dexó a ese puerto al rrey Carlos arribar.

hacer frente al cual el mismo Pompeyo fundó la ciudad de Pompeyópolis: Pamplona, y los romanos fortificaron poderosamente en función del poderoso rompeolas. Allí se localiza el límite septentrional de la romanización navarra.

(21) Vid. mi artículo sobre el tema publicado en el diario *La Voz de España*, de San Sebastián (12-X-1975), sección *Glosas Euskaras*.

(22) ¿Ya entonces una muestra de la clásica petulancia francesa?, por lo menos de la habitual ignorancia gala de las realidades hispanas.

(23) Vid. nota 7, cuando el *Poema* nombra al mítico Bernardo de Carpio debe entenderse que se refiere al *dux* Lupo, el ardido caudillo de los vascones, del que no tiene noticia.

(24) Vid. nota anterior.

Lo que era normal: en toda operación, cuya fase previa es el desembarco de la fuerza invasora, el momento crítico es aquél en que éste intenta tomar tierra, máxime si no juega a su favor el factor sorpresa.

De la lucha de los vascones que estorbaban el desembarco y los carolingios que lo intentaban el *Poema* no da detalles, sólo hay dos expresiones que pueden ser indicios. Helas aquí:

— Primera, cuando dice *a ese puerto* (antes dijo que era el que él llama Fuenterrabía) lo que indica que la tentativa de invasión se efectuó en uno de los varios que había en la bahía del Bidasoa (25).

— Y segunda, cuando dice *non* (le) *dexó arribar*; este segundo verbo significa llegar, tratándose de un puerto alcanzar los atracaderos (conforme a la etimología, del lat. *adripám*) y ello quiere decir que los vascones impidieron el desembarco carolingio. ¿De qué manera? Caben dos posibilidades: o bien rechazaron la flota enemiga que transportaba el cuerpo de desembarco (lo que supondría un encuentro naval previo, habría que demostrarlo: no tengo noticia alguna de que los vascones dispusieran de buques) o bien presentaron una eficaz resistencia en los muelles cuando llegó la flota enemiga y lanzó su primera ola de asalto.

De todos modos la lucha debió de ser dura: los vascones defendían su propio territorio y el ejército parece que era numeroso —*assaz gentes*, dice el *Poema*— y la fortuna de las armas le fue adversa:

Tovose por maltrecho Carlos esa vegada.

Ante el fracaso, a éste no le quedaba más solución que la retirada. La hizo —con escala o no en el de Citarea (26)— al punto donde había embarcado el cuerpo expedicionario:

Al puerto de Marsyll fiz luego tornada.

Su regreso debió de ser penoso: sabían que la empresa había fracasado. Cual fuera su estado de ánimo cuando regresaron tras la derrota lo dice muy expresivamente el *Poema*:

*Quando fueran al puerto los franceses llegados
rendieron a Dios gracias que les avya guiados,
folgaron e dormieron que eran muy cansados.*

(25) Sea cual fuere, da lo mismo; no en un playazo, de los muchos que había en aquella obra, los desembarcos en playa son cosa moderna: el primero, según creo fue en Gallipoli, para abrir un frente en Grecia, cuando la primera guerra mundial, saldado en un terrible fracaso, a anotar en el haber de Churchill, su promotor; algunas de las barcasas allí empleadas se usaron en el desembarco de Alhucemas, el gran éxito del general Primo de Rivera; después han usado mucho este método los yanquis en la segunda guerra mundial.

(26) Vid. nota 10.

Y aún añade, con frase lapidaria que resume como pensaban aquellos franceses que acababan de ser derrotados por los hispanos:

Sy essora tornaran fueran byen venturados.

O dicho de otra manera: que fue gran suerte escapar con vida. Los de Roncesvalles no pensarían igual dos años después.

Y con esto llegamos a un asunto al que varias veces hemos aludido y que aún no hemos aclarado: el de la fecha en la que tuvo lugar este fallido intento de Carlomagno de penetrar en territorio vascón para envolver el bastión del *dux* Lupo. El *Poema* no lo dice, pero para fijarla nos va a servir un episodio digno de la mejor *novela picaresca*. Y empleo esta denominación propia de la historia literaria española del Siglo de Oro porque en ella uno de los tipos más caracterizados es *el vizcaino* (27), y en este arquetipo encaja exactamente el que perpetra en el siglo XVI una falsificación y en ella —sin darse cuenta— nos da la clave de la fecha en que tuvo lugar la primera tentativa carolingia en España. La responsabilidad de la misma recae (28) en un tal Juanes de Esquioz y Ubilla —nunca deja de hacer constar su segundo apellido— que fue, allá por 1580, un tallista de mascarones de proa para los numerosos navíos que por entonces se hacían en los astilleros de Pasajes, el cual, pese a su modesta condición artesanal, tenía ínfulas hidalguescas, como era habitual en el aludido tipo literario. Es más, su vanidad genealógica daba especial relieve a su abolengo materno, una familia que en los ambientes del lugar era considerada como más preeminente. Cabe a los muros de la casa solar de Ubilla existía un antiguo humilladero especie de ermita poco profunda y abierta por el frente dedicado a la Virgen de la Piedad (otros dicen, al Descendimiento de la Cruz). Pues bien, al pie de la sagrada imagen estaba grabado un texto, que es el que nos interesa ahora. Isasti (29) da algún detalle sobre la misma, la describe así: *inscripción en latín en la misma piedra que servía de peana a una cruz alta de piedra en que está la imagen del Descendimiento de la*

(27) Vid. el excelente libro del padre Anselmo de Legarda. *Lo «vizcaino» en la literatura castellana*. San Sebastián (Biblioteca Vascongada de los Amigos del País), 1953.

(28) Resumen y nueva creación de mi artículo publicado en el diario *La Voz de España*, de San Sebastián (14-IX-1977). *Un falsario en el Pasajes del siglo XVI*, sección *Glosas Euskaras*. Posiblemente el artesano tallista se las diera a veces de artista escultor; y presumía de buen conocedor del pasado de su tierra (un pseudo-erudito: tipos tales abundan en la región vascongada) y llegó a ser aceptado por tal en ciertos círculos, como lo testimonia el no menos crédulo Isasti (op. cit. nota siguiente, 497) cuando dice que era *hombre viejo y entendido*. Aceptaba por buenas cuantas noticias podían llegar referentes a su Pasajes, como por ejemplo las contenidas en el *Cronicón* publicado por el dominico italiano fray Juan descaradamente falsas. Esta credulidad y su desvergonzada falsificación de la primitiva inscripción del humilladero de la Piedad pintan su catadura moral y el poco crédito que merecen sus noticias históricas, aunque él las avalase como lo hizo: las comunicó a Esteban de Garibay, cronista de su Majestad, para más garantía, *autenticadas por escribanos*, dice Isasti, quien agrega que murió en el año 1582.

(29) Lope de Isasti, *Compendio historial de la M. N. y M. L. provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián (Baroja), 1850. Aunque la edición es muy posterior el libro fue redactado en 1625, pag. 498.

Cruz, y aún añade más abajo que *la letra era menuda*. Según parece este humilladero estaba en el siglo XVII en mal estado de conservación, y Juanes de Esquioz —en quien había venido a recaer por vía materna su patronato— decidió reconstruirlo con objeto de que la misa que allí se celebrara pudieran seguirla los tripulantes de los buques surtos en la bahía. Y al tiempo que cumplía tan meritoria finalidad, el buen artesano aprovechó la oportunidad para satisfacer su vanidad hidalguesca: en efecto, en la obra de reconstrucción, *porque fue forzoso romper el peñasco* —dice Isasti—, Esquioz destruyó la inscripción primitiva e hizo colocar el lado de la Cruz una que presenta como la que tan desaprensivamente había hecho desaparecer —y a mayor abundamiento al otro lado de la imagen puso otra lápida con la traducción castellana, siendo el texto de ambas el siguiente:

Latín.

In gratiarum actione pro Victoria obtenta, el cumplimiento voti facti Deo, et B María S, V, era, octingentesima decima quarta, cuando ibamuus ad Orierriagam, et Saltum Pirenei nunc de Roncos-Valles praeliaturi contra exercitum Caroli Magani Francorum Regis cum nostro Basconie populo pro se et sociis de Pasage victóribus, Joanes de Ubilla me fecit.

Romance.

...cumpliendo con el voto hecho a Dios y a la Bienaventurada María siempre Virgen en la era de ochocientos y catorce cuando fuimos a Orierriaga y Puerto del Pyreneo qu agora se llama Roncos-Valles a pelear contra el exercito de Carlo-Magno. Rey de los Franceses con nuestro Pueblo de la Basconia, por sí mismo y sus compañeros del Pasaje vencedores, Joanes de Ubilla, me fizo.

A la erudición posterior no le ha costado trabajo señalar en estas inscripciones numerosos detalles —topónimos, nombres propios, expresiones, etc.— que no fue absolutamente exacta la transcripción de la inscripción primitiva que hizo tallar Esquioz, cuyos propósitos de vanidad genealógica se revela el nombre —Joanes de Ubilla— que se hace figurar como dedicante (30), personaje notoriamente inventado y del que el crédulo Isasti (31) llega a llamar *capitán valeroso que con la gente de este lugar fue a la batalla de Roncesvalles, etc...*

Pero —y que conste que empleo la conjunción con toda esa fuerza adversativa— de que Esquioz falsificara el nombre del personaje y de la ingenua

(30) Que en manera alguna pueden aceptarse como propios de la onomástica la *era octingentesima decima quarta* en que tal la dedicó según la falsificación de Esquioz a quien lo podemos imaginar pavoneándose ante los hidalgos del lugar de la del hecho —*¡Oh, feliz coincidencia!*, diría él— de que el personaje tuviera el mismo nombre que él y que su apellido fuera el suyo materno, al que le tenía tanto aprecio.

(31) Op. cit. nota 29.

glosa de Isasti sobre el *valeroso capitán* no son motivos suficientes para rechazar a priori el que alguno o algunos de los vascones que vivieran en la zona que después se llamó lagar de San Juan, hoy Ayuntamiento de Pasajes —una parte mínima, pero parte al fin de la Guipúzcoa vasca— participó en la acción bélica cuyo recuerdo perpetuó la inscripción primitiva. De que ésta existió no podemos dudar y de su tenor tampoco —si nos esforzamos en eliminar del texto todas las interpolaciones y fantasías con que Esquioz trufó su supuesta transcripción (32)—, de modo que podemos concluir que de él se ha salvado una parte de verdad, mínima pero muy importante:

Primero, que hubo una acción de los vascones —*nostro basconie populo*— contra el ejército carolingio, hecho que está confirmado por las transcritas estrofas del *Poema*.

Y segundo, la fecha en que tuvo lugar la lucha. Este dato es de suma importancia y es el motivo por el cual he narrado aquí la picaresca intervención del hidalguelo pasaitarra. Como el asunto lo merece, quiero dedicarle un párrafo aparte y con él terminar esta *Glosa Náutica* dedicada a la acción —¿náutica?— en que Carlomagno fue derrotado por los vascones antes de Roncesvalles.

Es gracias a un descuido de Esquioz —cuando perpetra su falsificación— que hemos sabido el año exacto en que tuvo lugar la acción: figuraba en la inscripción primitiva y el falsario transcribe inadvertidamente *ad pedem literem*: es donde dice que el hecho ocurrió *era octingentesima decima quarta*, que en nuestro sistema de calendación es el año 776. Este dato, escrito así en letra, es —como digo— de lo poco que se salvó de la inscripción primitiva, y al copiarla Esquioz no fue tan cuidadoso como lo había sido en el resto de sus falsificaciones: en el texto fingido se menciona *nominati* Roncesvalles; por tanto es fundamental la fecha en que acaeció esta rota de los franceses.

Hoy sabemos con absoluta exactitud que tuvo lugar en agosto del año 778, que es la era 816 (33), pero en la época en que Esquioz manipulaba la inscrip-

(32) Es lo que hace el regidor Arrizabaldo en 1705 (ref. Guevara, loc. cir. nota 2, pág. 532) aunque su intuición —genial, me atrevo a llamarla— al final la eche a perder aceptando la inventada figura de Johanese de Ubilla.

(33) Pocos sucesos históricos tienen bien establecida la cronología como la batalla de Roncesvalles. He aquí un resumen:

En la primavera del año 777 se presentan en Paderborn, ante Carlomagno, Suleyman y otros jefes musulmanes poderosos en Zaragoza y otras plazas en la línea del Ebro. No se sabe cuál fue la propuesta de los musulmanes —probablemente solo una gestión para obtener ayuda en sus permanentes enfrentamientos con el emir de Córdoba— pero el jefe cristiano, con su permanente y desorbitada *cupiditas* territorial, consideró que se le brindaba una ocasión para extender su imperio a todo el septentrión hispano. Y decidió aprovecharla.

Hasta la primavera del 778 duraron los preparativos. Fue una poderosa hueste, dividida en dos Cuerpos de Ejército que, en un movimiento de tenaza, habían de reunirse ante Zaragoza, uno debería de atravesar el Pirineo por el extremo oriental, cruzando la Setimania y Cataluña, y el otro debía hacer otro tanto por el occidente, siguiendo la vieja vía romana *Asturica-Burdigala* que bordeaba —pero no penetraba— el bastión vascón. Este Cuerpo de Ejército parece era

ción de Pasajes no se sabía que ésta era la fecha fatal. Esteban de Garibay dice taxativamente (34) que sucedió en el año 809, que es la era 847; y cuando

el más importante —lo mandaba el emperador en persona— y se puso en marcha a fines de abril: cruzó sin dificultades Roncesvalles —*bordeando el bastión vascón*— y tomó Pamplona, que en aquel final del siglo VIII había venido a ser como una isla que —cual embarcaciones menores manteniendo un cerco— estaba rodeada por clanes indígenas que habían rebasado la barrera en la explosión vascona de *los siglos oscuros de la historia navarra*. Esta plaza-fuerte todavía podía considerarla Carlomagno, en cierto modo, como perteneciente al mundo occidental, por su incipiente cristianización y su pasado romanizado; pero una vez rebasada entró en la zona musulmana navarro-aragonesa, que atravesó fácilmente gracias a la buena disposición de los islamitas afectos a la política de Suleyman. Así pudo llegar su potente Cuerpo de Ejército occidental ante Zaragoza, punto en que había de reunirse con el que había entrado por la parte oriental.

Reunidos ambos ante sus muros, a Carlomagno le llegó la hora de la gran decepción: la ciudad le cierra sus puertas, no se le entrega tal como él —quizás ingenuamente— suponía que Suleyman le había prometido.

Ante el fracaso de su ambicioso plan, al monarca cristiano no le quedaba más remedio que renunciar, replegarse a sus bases. Parece que lo decidió en el mes de agosto, pero esta vez llevará consigo a los dos Cuerpos de Ejército y a Suleyman que, con razón o sin ella, considera que le ha traicionado.

El repliegue parece que se hizo precipitadamente. La ruta fue la misma que había seguido a la ida el Cuerpo de Ejército occidental. Rebasada Pamplona, la hueste cristiana había de cruzar el desfiladero de Roncesvalles inmediato al bastión de Lupo. Este aprovechó la ocasión y los fieros vascones cayeron sobre el ejército en retirada. Ello sucedió el día 15 de agosto del 778: Carlomagno se salvó pero perecieron los principales magnates de su corte y sus mejores mandos militares.

La *debacle* fue total y en ella el principal responsable el propio emperador: empezó por creer que Suleyman estaba dispuesto a entregarle Zaragoza y al decidir la retirada cometió el error de escoger la ruta que había seguido el Cuerpo de Ejército occidental, si en vez de eso se hubiera retirado por donde llegó el Cuerpo de Ejército oriental Cataluña y Setimania— no hubiera tenido que cruzar Roncesvalles. Fue una enorme imprudencia hacer pasar por aquel espantable desfiladero, al pie de las montañas donde estaban emboscados los terribles vascones de Lupo —*hacer desfilar*, si se me permite decirlo así—, un ejército en las deplorables condiciones en que es lógico estuviera el del emperador en aquel momento: fracasado en su misión estratégica, en apresurada retirada hacia sus bases atravesando en pleno agosto las tórridas tierras de Aragón y Navarra —la mayor parte de los soldados eran centroeuropeos, por tanto malos sufridores del calor hispano—, sometidos al constante aguijoneo de los musulmanes cuyas tierras atravesaban (un episodio del mismo fue el golpe de mano en que los hijos de Suleyman liberaron a su padre, que Carlomagno llevaba prisionero; este acoso islamita al ejército carolingio, en retirada después, lo magnifican los franceses, que llegan a decir —*para salvar la cara*, según frase vulgar— que fueron los musulmanes los vencedores de Roncesvalles).

Todas estas circunstancias permiten suponer cuál era el estado de ánimo del ejército carolingio al llegar al fatídico col —sin duda *tenían la moral comida*, y pido perdón por emplear estas frases del lenguaje coloquial de hoy, porque la encuentro sumamente expresiva— y a los vascones de Lupo les fue fácil caer sobre el ejército en retirada, dividirlo en dos, masacar la retaguardia y volverse sobre el centro —que ya había pasado—, el cual sólo pudo salvarse huyendo apresuradamente.

(34) Esteban de Garibay Camalhoa, *Los XL libros del Compendio Historial de las crónicas y universal historia de todos los reynos de España*, Amberes (Plantin), 1571. Respecto a la fecha de impresión, Palau dice que tiene noticias de un ejemplar —que no ha visto— en el que figura el dato 1521, Ref. Fausto Arocena Garibay, San Sebastián (Añamendi), 1690, pág. 106. La referencia de Roncesvalles aparece en la pág. 21 del tomo III; no sé si Esquioz la leyó —sea cual fuere la fecha de la impresión—, pero pienso que bien se la pudo comunicar Garibay, con quien nos consta tuvo relación personal según nos testimonia Isasti en párrafo antes transcrito.

Esquioz encontró en la inscripción una mención cronológica, no le dio importancia, en caso contrario no hubiera dejado de preguntarle el dato a su amigo Garibay y, sin duda, hubiera aceptado la opinión de quien entonces era el más acreditado historiador. Pero sucede que *era octingentesima decima quarta* (año 776) que expresaba la inscripción primitiva no coincide en manera alguna con las dos fechas antedichas: ni con la era 847 (año 809) que supone Garibay, ni con la era 816 (año 778) que es la data en la cual efectivamente acaeció. Buscando una explicación a esta discrepancia, yo pienso que pudo suceder esto —que conste que es una mera suposición mía y que debe ser aceptada con suma cautela como sucede con todas las hipótesis, sin que en este caso sea óbice el que yo esté convencido de que sucedió así—, la inscripción que Esquioz reescribió en el siglo XVI, en su redacción primitiva del siglo VIII, debió de rezar así:

In gratiarum actione, pro victoria obtenta et cumplimiento voti facti Deo et Sancta María semper virgine, era octingentesima decima quarta, praeliature contra exercitorum Caroli magni francorum regis cum nostro vasconie populo.

Yo supongo —y aquí está el meollo de mi hipótesis— que Esquioz, al manipular la inscripción primitiva, copió literalmente parte de ella —por ejemplo la mención de la era— y la trufó de una serie de conceptos que le rodaban por el magín, entre ellos el de la rota de Roncesvalles, que tan desafortunadamente menciona. Pero, pese a tan indelicada acción, se salvaron dos cosas fundamentales: que el pueblo vascón había luchado contra los ejércitos de Carlomagno y una fecha. Lo primero, porque era obvio para satisfacción de su vanidad hidalguesca; y lo segundo, porque no advirtió que la data que figuraba en la inscripción primitiva no casaba con la fecha de *lo de Roncesvalles* que gratuitamente infirió en la inscripción reescrita.

El texto que yo supongo era el de la inscripción del siglo VIII, no se deduce claramente si la fecha se refiere a cuando fue hecho el voto que se conmemora o se refiere al hecho bélico que dio motivo al mismo. Yo creo que más bien a lo segundo y en consecuencia podemos concluir —y con esto llegamos al final de mi hipótesis— que la mención *era octingentesima decima quarta* nos da la data de la derrota de Carlomagno por los vascones, de la que nos informa el monje arlancino.

Y así, colacionando lo informado por ambas fuentes —el *Poema* y lo que involuntariamente Esquioz salvó de la inscripción de Pasajes, llegamos a saber el cómo y el cuándo de aquel suceso que, no por ser prácticamente desconocido, deja de ser un hecho glorioso en nuestra historia náutica: nada menos que el rechazo de un intento de desembarco acaecido en los más remotos años del medievo.

EL RECLUTAMIENTO DE MARINEROS MALTESES EN LA ARMADA ESPAÑOLA DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVIII

Carmel VASSALLO BORG
Universidad de Malta

Aunque fundada en el siglo XI, la Orden de Malta no adquirió su carácter naval hasta finales del siglo XIII. Durante los siglos que siguieron a este último, las fuerzas navales Gerosalomitanas llegaron a tener cierto renombre. En 1572 Don Juan de Austria, vencedor de Lepanto, comentó, respecto a las galeras de Malta: *Yo mucho me holgaría de no perder estas tres galeras, porque están muy bien armadas y con muy buena gente* (1). No toda esta gente era natural de la isla, pero, con el paso de los años, su peso aumentaba como también la tradición de navegar.

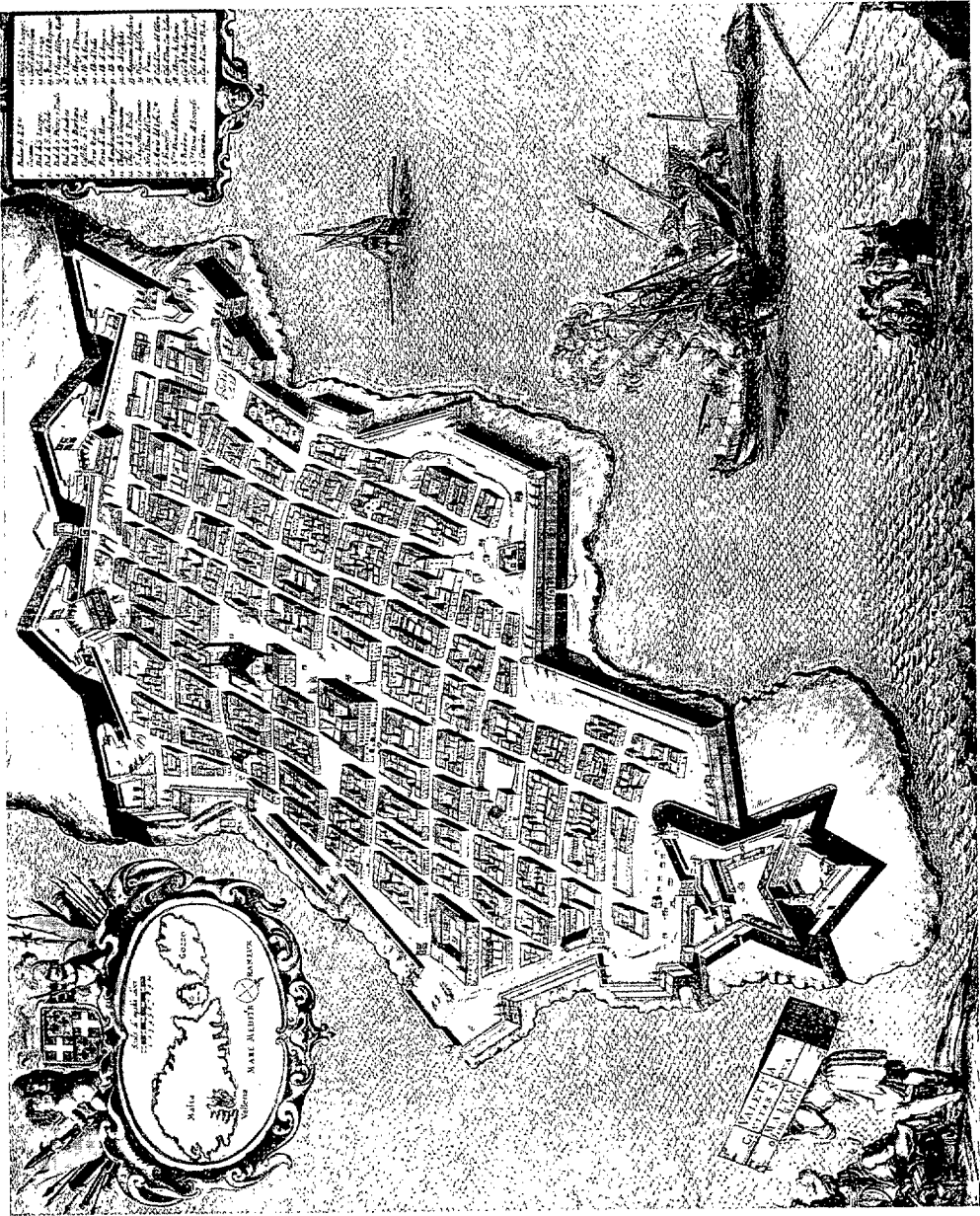
No es, por tanto de extrañar, que el Almirante de Castilla escribiera al Gran Maestre Lascaris el 10 de abril de 1642 pidiendo permiso para reclutar 150 marineros para intentar paliar la escasez de marinería que siempre padecía España. El Gran Maestre contestó que era *imposible* encontrar tantos marineros a tan corto plazo, pero que lo intentaría. Las dificultades que tenía el Gran Maestre para atender a este pedido se entienden porque el siglo XVII se caracterizó por una gran actividad marítima en Malta y fueron muchos los hombres que trabajaban en la mar (2). Bloet calcula que había nada menos que 4.000 corsarios a bordo de buques con base en Malta y, aunque no todos eran malteses, es probable que muchos si lo fueran (3). Además de corsarios, había marineros en la Armada de la Orden y a bordo de unas cien embarcaciones mercantes. Es posible que una proporción muy alta de los varones de las ciudades y pueblos cerca del puerto tuvieran alguna experiencia de navegar (4). Resumiendo, se puede decir que la guerra de corso, llevada a cabo por la propia Orden y por particulares, acaparó la atención de la gente de mar maltesa, indudablemente atraída por las promesas de riquezas. No parece que sobrara gente para servicio fuera de las islas.

(1) Salva, Jaime. *La Orden de Malta*. Madrid, 1944, p. 272.

(2) Simancas. Papeles de estado. Sicilia. Legajo 3.485.

(3) Blouet, Brian. *The Story of Malta*. Malta, 1981.

(4) Luttrell. *18th Century Malta. Prosperity and Problems*. Hyphen University of Malta. Vol. III, 1982, n° 2. Según Luttrell la población de Malta y Gozo, a finales del siglo XVII, era de unos 60.000 hombres, mujeres y niños.



Jan Jansson. Valetta civitas nova Maltae olm Militae. Amsterdam, c. 1650. 409 x 506 mm.

Con la llegada del siglo XVIII la situación cambió. Como consecuencia del entendimiento franco/turco, la guerra de corso resultó cada vez más difícil y el número de hombres ocupado en ella se redujo, de los 4.000 anteriormente citados, a unos 500 a primeros de 1798. Las fuerzas navales de la Orden se iban reduciendo paulatinamente, hasta tal punto que en 1765 se decidió cerrar las atarazanas por falta de trabajo. En 1790 eran 1.900 los que navegaban con la Orden. La presión demográfica en las islas maltesas se empezó a resentir. La producción y exportación del algodón hacia España y otros países de Europa daba trabajo a muchos en el campo, pero las oportunidades para la gente de mar se iban reduciendo.

Todo esto coincidió con un período de fuerte expansión en la Armada española que, de una veintena de buques después de Vigo en 1702, pasó a tener casi 200 a finales del siglo. Un problema constante durante este período era la falta de marinería y, entre las medidas adoptadas para corregir en parte esta escasez, encontramos la de reclutar extranjeros (5). He revisado las Reales Ordenes, referentes a personal, de la segunda mitad del siglo XVIII en el Archivo Histórico de la Armada en Cartagena, y he encontrado huellas de una presencia maltesa de cierta importancia.

Los malteses.

Ya nos hemos referido al reclutamiento de malteses a mediados del siglo anterior, pero este estudio se limita a la segunda mitad del siglo XVIII, cuando, como hemos señalado, las oportunidades de empleo en la isla se iban reduciendo. A partir del día 11 de enero de 1757 (6) y hasta el 17 de febrero de 1761 (7), hay una veintena de comunicaciones referentes a marineros malteses. Una carta del 2 de diciembre de 1759 (8) nos informa que el encargado de negocios de España en Malta había remitido *a los menos...371* marineros malteses. El 17 de febrero de 1761 se habla de la llegada de 155 marineros (9) y después nada, silencio total durante casi 25 años de actividad intensa en la Armada española, al menos en lo que al Archivo de Cartagena se refiere, un silencio al cual todavía no encuentro explicación. Lo cierto es que en 1772 el caballero francés Monspey nos dice que *les espagnols avaient déjà enrôlés 1.500 mâtelots maltais, avec l'autorisation du Grand Maître*.

En 1785 las Reales Ordenes referentes a personal vuelven a hacer referencia a los malteses. Se trata del reclutamiento de 400 hombres en Malta por el Brigadier D. Gabriel de Aristizábal. Una carta suya de 16 de febrero de 1785 (10) nos da los detalles de las condiciones ofrecidas a los malteses. La reproducimos a continuación en su totalidad.

(5) Reales Ordenes (Personal). Cartas de la Caja 34, con fecha de 23-9-1749 y otra sin fecha. Archivo Histórico de la Armada, Cartagena (AHAC).

(6) AHAC (Personal) de 11 de enero de 1757.

(7) AHAC (Personal) de 17 de febrero de 1761.

(8) AHAC (Personal) de 2 de diciembre de 1759.

(9) AHAC (Personal) de 17 de febrero de 1761.

(10) AHAC (Personal) de 16 de febrero de 1785.

/

Noticia de los sueldos, y condiciones que se guardaran con los
Maximeros, que entran al servicio de España

El que por su habilidad y buena conducta mereciere la
Plaza de Artillero de mar de preferencia, tendrá al mes
diez escudos que son de medio por año cada uno.

El Artillero de mar ordinario, merece escudos.

El Maximero, siete.

El Sumero, quatro y medio.

No se les despedirá del servicio, como qual asegurarse su
subsistencia.

Se les ascenderá á sus clases superiores quando lo merez-
can.

Tendrán obediencia á los viajes de America despues de tres
campanas de Europa.

Se les suministrará diariamente la racion ordinaria
de Armada, con vino, como á los Maximeros Españoles.

Gozarán los mismos privilegios que estos, y todas sus
exenciones.

Podrán depar á sus Familias la mitad de su sueldo, y
cobrarán mensualmente del Ministro, por medio del
suplico que destinare.

Navio el triunfante en Malta, 16 de Febrero
de 1789: D.^o Gabriel de Arizabanda:

Queda claro que a los malteses se les da igual trato que a los españoles. Es interesante contrastar esta situación con la del siglo xx, cuando Malta se encuentra bajo dominio británico y los marineros malteses al servicio de la Armada inglesa nunca pasan de ser de segunda clase en sueldo, trato y posibilidades de ascender.

De los 400 reclutados por Aristizábal, alrededor de 80 estaban prestados por la Orden y volvieron a Malta después de la llegada a España de las galeras que ésta había comprado de la Orden. El resto, unos 320, se repartieron entre buques destinados en Cartagena.

Durante los siguientes quince años, hay más referencias a buques reclutados. El trienio 1795-1798, parece haber sido un periodo de bastante actividad y hay datos respecto a expediciones de reclutamiento por parte de los navíos *Soberano*, *Firme*, *Miño*, *Astuto* y *San Zuró* y las fragatas *La Rosa* y *Perla*. No hay constancia del número de marineros, pero una carta de Ulloa de 2 de enero de 1797, dice textualmente: (...) *desde el tiempo de B^o F. Don Ignacio de Argote, se hallan sin habérselos pagado los marineros malteses que están al servicio de S. M. estando reducidas sus familias, que se acercan a 800, a la más extremada miseria (...) (11)*. Así que, en 1797, son casi 800 las familias maltesas dependientes de las asignaciones de marineros. Pero hay que tener en cuenta que no todos los marineros asignaban parte de su sueldo a sus familias. Analizando los datos de pago a la tripulación de la galera *San Luis*, convojada por Aristizábal, encontramos que alrededor de la mitad asignaban un tercio o la mitad de sus sueldos a sus familias. No parece haber razón alguna para suponer que los marineros del *San Luis* fueran distintos de los de otros buques. En consecuencia, si 800 marineros asignaban, cabe pensar que hubiera otros tantos que no asignaban y esto nos daría un total de unos 1.600 marineros malteses en la Armada española en esta fecha.

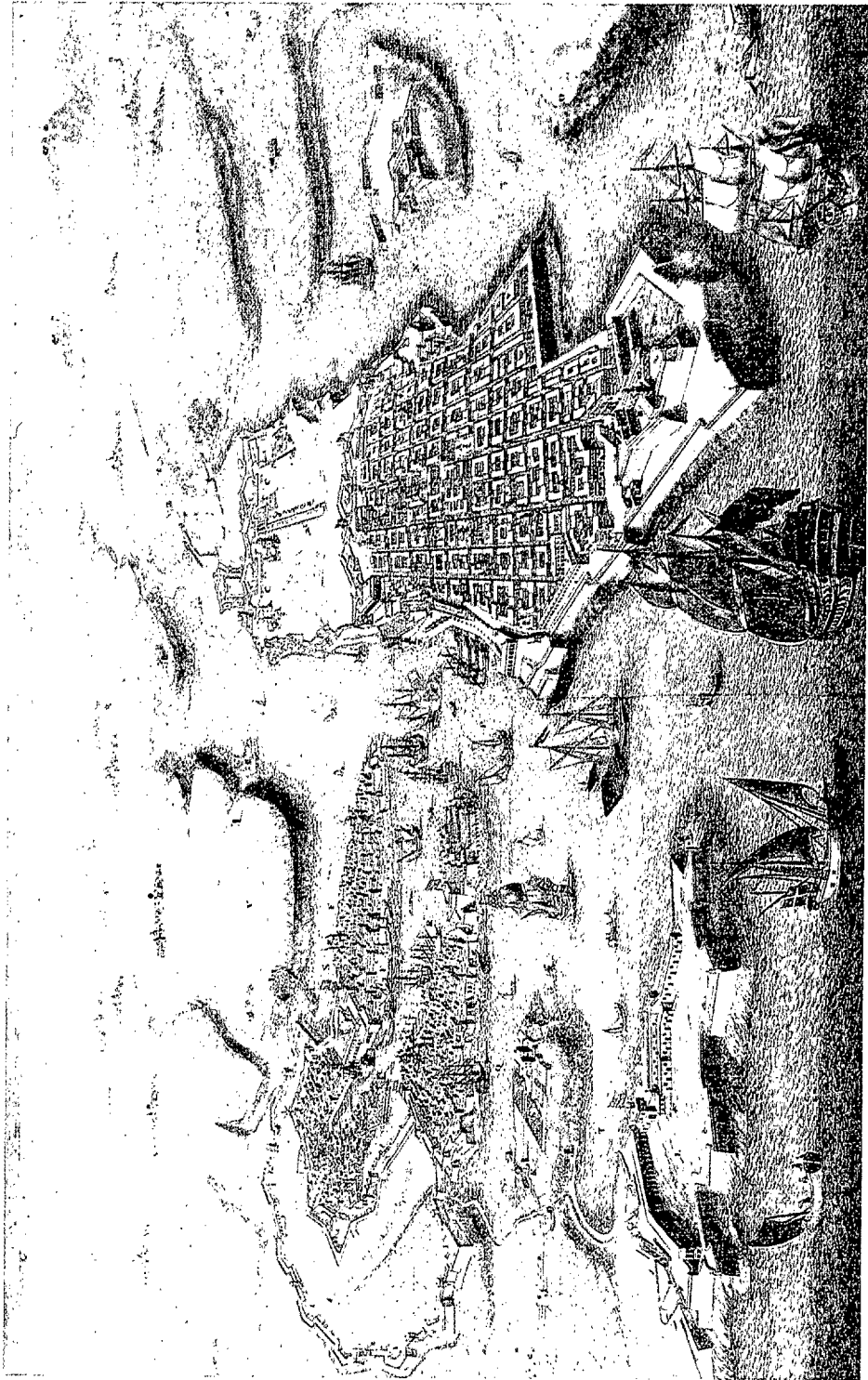
Otra fuente nos avala estos cálculos. Una carta con fecha 10 de octubre de 1795 (12), dentro del mismo trienio, habla de la necesidad de remitir 1.000 pesos fuertes o 2.000 escudos mensualmente para atender el pago de las asignaciones. Aunque entre los malteses del *San Luis* hay también artilleros y grumetes, la mayoría son marineros con un sueldo de 7 escudos. Como les estaba permitido asignar desde un tercio hasta la mitad de su sueldo se puede calcular entre 570 y 868 marineros asignando parte de su sueldo. Multiplicando por un factor 2, como hemos hecho antes, llegamos a una cifra total de 1.140 a 1.736 gente de mar sirviendo en la Armada española.

Según cálculos de Angel O'Dogherty, la Armada requería 42.000 individuos de mar para completar la dotación de sus buques (13). En estos términos, los malteses podían haber llegado a constituir entre un 2,7 por ciento y un 4,1 por ciento de la dotación humana de la Armada en el periodo 1795 a

(11) Simandas. Papeles de Estado. Sicilia Virreinato Español. Legajo 6.138.

(12) AHAC (Personal) de 10 de octubre de 1795.

(13) Angel O'Dogherty: *La Matrícula de mar en el Reinado de Carlos III*. Sevilla, 1952. p. 12.



Antonio:] Aveline. Les villes, forts et châteaux de
Malte capitale de l'Isle de ce nom. c. 1780.
357 x 510 mm.

1797, siendo esta cifra superior a la de voluntarios extranjeros en la Armada británica, citada por el propio Angel O'Dogherty. En términos numéricos es una cifra de escasa importancia, aunque no lo sigue siendo tanto si tenemos en cuenta que, según una Real Orden de 8 de marzo de 1785, el número de individuos de mar que era necesario para los buques armados en Cartagena era de 4.674, compuesto de 1.231 artilleros, 2.068 marineros y 1.375 grumetes (14). Si, además de centrarnos en la cantidad, nos fijamos en la calidad, la contribución maltesa resulta aún más importante.

La calidad de los marineros malteses.

Según Mazarredo, en los años de más tráfico mercantil, que fueron entre 1782 y 1792, la navegación de altura sólo ocupaba unos 5.800 marineros *únicos verdaderamente eficaces en los bajeles del Rey*. Según Vicente Rodríguez Casado (15) *El Conde de Regla*, navío que Mazarredo había mandado en 1790, sólo contaba con un 10 por ciento de marineros procedentes de la navegación de altura. Los demás provenían de la pesca y del cabotaje.

Como hemos visto, los malteses habían adquirido cierta tradición marítima a partir de la llegada de la Orden. Es muy probable que muchos de los reclutados en la Armada española hubieran ya prestado servicio en el corso, fuerza naval de la Orden o marina mercante. Pero aparte de esto, hay unos datos que parecen indicar que el *típico* maltés reclutado tenía más experiencia de la mar que el *típico* marinero español matriculado que prestaba servicio. En la galera *San Luis*, la proporción de marineros a grumetes es de casi 5 a 1, mientras que ya hemos visto que en 1785, la proporción de éstos en los buques armados en Cartagena es de 3 a 2, muy inferior.

Es también probable que la edad media de los malteses fuera menor. Más del 60 por ciento de los malteses reclutados en el *San Luis* tenían entre 18 y 30 años, mientras que sabemos que los matriculados de mar españoles no se libraban del servicio hasta pasados los 60 años (16).

Las Reales Ordenes hablan de la necesidad de tratar bien y pagar puntualmente a los malteses para que *cojan cariño al servicio* y de licenciar a españoles y sustituirles por malteses (17). En 1785 se les adelantaba dos pagas a los reclutados, mientras que en 1787 se subió a tres pagas.

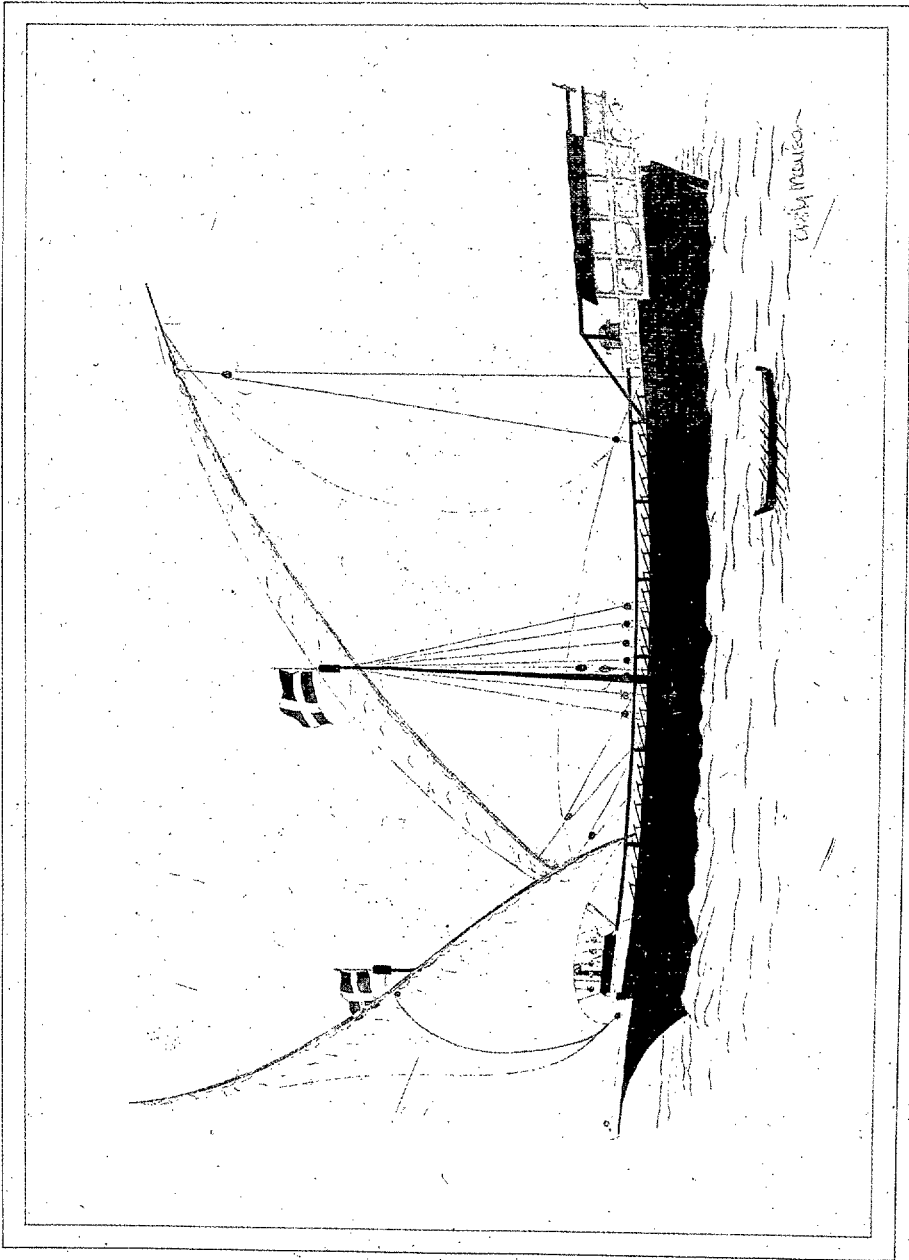
No se pretende aquí afirmar que todos los malteses eran marineros con experiencia y disciplina. Sabemos por ejemplo que por lo menos algunos de los reclutados eran condenados a galeras o destierro. Una proclama leída *en los sitios de costumbre*: Valletta, Vittoriosa, Senglea y Cospicua (la capital y

(14) AHAC (Personal) de 16 de marzo de 1785 (pII G 132).

(15) Vicente Rodríguez Casado: *Historia General de España y América*, p. 198. Sección 5. «Los problemas de la marinería».

(16) Angel O'Dogherty, obra citada.

(17) AHAC (Personal), de 4 de febrero de 1758 y 12 de septiembre de 1759.



The Galley
The galley was a sleek, fast and highly manoeuvrable ship specifically built for war. It was propelled by a combination of lateen sails and oars. A common galley carried 32 enormous oars, each manned by five slaves or forsati. Its main armament consisted of one or two large guns called coursiers and four other guns mounted at the bows. Living quarters were cramped and limited to the poop cabin reserved for the captain and officers. The rest of the crew lived all the time in the open. Except for the Capitana, or flagship, the galleys of the Order were always painted bright red. The galley squadron formed the main striking force of the Order's navy.

las tres ciudades principales), alrededor del puerto, informa que a aquella gente reclutada por la Armada española que estaba condenada a cadena perpetua en las galeras o destierro no se les permitiría volver a Malta, mientras que a aquellos condenados a penas menores se les permitiría regresar una vez terminadas sus campañas (18).

Queda claro que, al menos algunos de los reclutados provenían de los bajos fondos del puerto y otros ambientes poco salubres, aunque no sabemos hasta que punto esto incidía en su eficacia. Una vez en la Armada, sabemos que hubo muertes y deserciones, como consta en varias cartas, pero es probable que la tasa de deserción fuera menor que en el conjunto de la marinería, más que por alguna otra razón, por el hecho de que su hogar se encontraba muy lejos y normalmente recibían una paga para ayudarles a repatriarse. También sabemos que nunca se les ponía trabas para separarse del servicio (19).

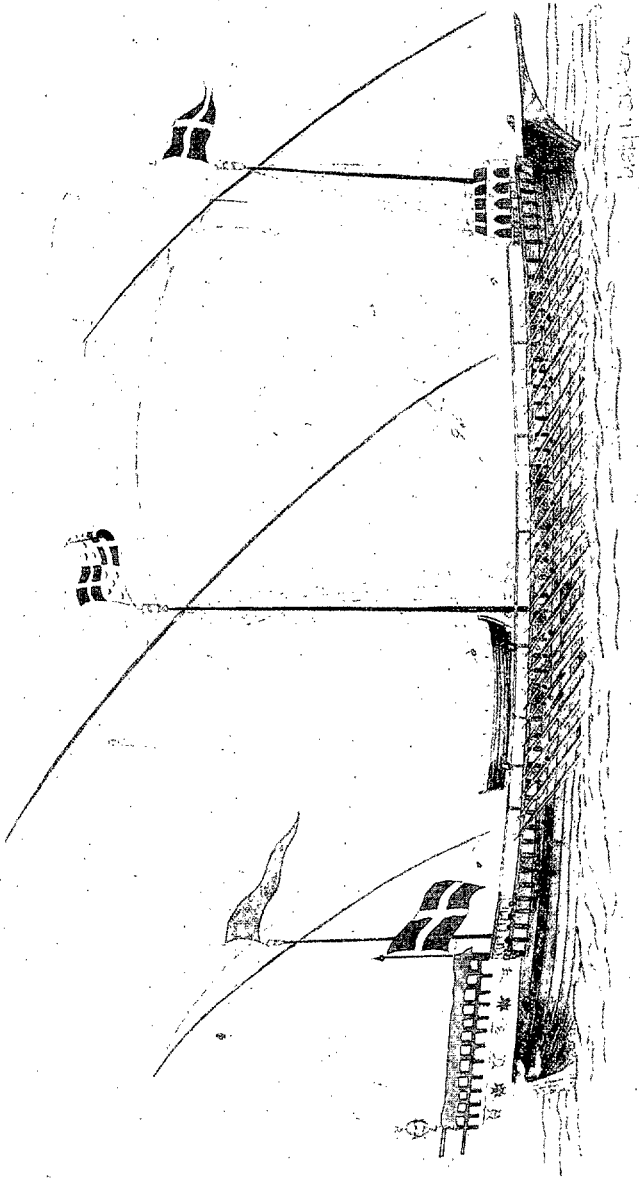
En conjunto, parece que el marinero maltés estaba bien visto y todavía hay constancia de marineros malteses al servicio de España muy entrado el siglo XIX (20), cuando los ingleses llevaban ya veinte años en Malta.

Resumiendo, es posible que en determinadas épocas y concretamente en el departamento de Cartagena, la aportación de los malteses a la dotación de los buques de la Armada española llegara a tener cierta importancia, no tanto por su cantidad, sino por su calidad.

(18) AHAC (Personal) de 3 de mayo de 1785.

(19) AHAC (personal) de 22 de julio de 1758 y 7 de agosto de 1759.

(20) Archivo Municipal de Cádiz. Quintas.



The Capitana

The Capitana, or flagship, was the largest and finest of the galleys. Since 1625 it was always painted black and its poop was elaborately carved and gilded. The Capitana was approximately 180 feet long and carried heavy armaments at its bows. It had huge lateen sails on three masts but its main propulsion came from 300 oarsmen, usually slaves, convicted criminals and debtors.

CIENCIA Y CRISIS POLÍTICA: LA DOBLE CREACIÓN DE LA ESCUELA NÁUTICA DE CARTAGENA DE INDIAS (1810-1822)

Manuel LUCENA GIRALDO
Centro de Estudios Históricos-CSIC

La muerte del todopoderoso ministro José de Gálvez en 1787 no supuso la pérdida del impulso reformista que había caracterizado su acción de gobierno. Más bien al contrario, en años posteriores se tomaron un conjunto de medidas de enorme importancia (1).

Entre ellas destacaron la ampliación del comercio libre a las áreas más rentables del imperio, la liberalización de la trata de esclavos y el desarrollo de un gran proyecto informativo y científico sobre las posesiones españolas. Pero quizá una de las que tuvieron más repercusión fue el establecimiento de nuevos Consulados en América. Concebidos como organismos de fomento y especialización económica regional, se convirtieron en plataformas desde las cuales poderosos grupos sociales desencadenaron una política de organización del territorio que intentaron apoyar en un proyecto de institucionalización científica.

En el caso de la Nueva Granada, la presencia del sabio José Celestino Mutis y la actividad de la expedición botánica —aprobada en 1783— marcaron sustanciales diferencias. La existencia de una empresa científica del tal calibre en el interior del Virreinato no podía ser ignorada por los miembros del único Consulado neogranadino, el establecido en Cartagena en 1795. En consecuencia, se buscó un ámbito de convergencia entre ambas instituciones: el del beneficio mutuo, como veremos a continuación.

1. El Consulado de Cartagena y sus proyectos científicos.

Cartagena seguía siendo a fines del siglo XVIII el puerto más importante del Virreinato de Nueva Granada, el lugar abierto por el que entraban en el inmenso territorio las nuevas ideas políticas y científicas.

(1) Barbier, J. (1977), «The culmination of the Bourbon reforms, 1787-1792», en *Hispanic American Historical Review*, vol. 57, n.º 1, Duke.



Reloj de Arnold n.º 5, usado en la expedición del *Atlas de América Septentrional*, mandada por Joaquín Francisco Fidalgo. (Museo Naval, Madrid).

Allí se estableció José Ignacio de Pombo en 1785 (2). Proveniente de la élite local de Popayán, tras estudiar en Santa Fé filosofía y derecho, emprendió una aventura personal como comerciante que lo llevó a acumular una gran fortuna (3). La aprobación del establecimiento consular en la ciudad le permitiría hacer realidad sus mayores ambiciones, ya que pudo intervenir en asuntos de fomento económico y de promoción científica.

La configuración de un proyecto de adquisición de ciencia por parte del Consulado cartagenero se puede conocer detalladamente gracias a la correspondencia del comerciante payanés con el sabio Mutis, que se extiende entre

(2) Nacido en 1761, era hijo del Teniente de Gobernador Esteban Pombo y Tomasa de Ante y Valencia, miembros ilustres de la élite de la ciudad. La Certificación de Méritos de José Ignacio de Pombo (10-3-1804) en Archivo General de Indias, (en adelante AGI), *Santa Fé*, 925.

(3) Humboldt señaló que Pombo era el único comerciante sobresaliente del Virreinato. Sobre su labor comercial y económica ver Pombo, J. I. de (1986) *Comercio y Contrabando en Cartagena de Indias*. Edición y Estudio Introductorio de J. O. Melo.

1788 y 1808. La postura de Pombo parece presentar ciertas dosis de ambigüedad. Por un lado, colabora decisivamente con Mutis y la expedición convirtiéndose en corresponsal, comerciante de quina y suministrador de libros e instrumentos (4). Al mismo tiempo se entrega a una labor dirigida a la obtención consular de instituciones científicas propias que debían sustentar grandiosos planes de desarrollo regional, lo que equivalía a atacar el monopolio científico y el poder económico de la élite bogotana.

La obsesión de Pombo por el saber pragmático y utilitario, que le llevó a realizar durísimas críticas a Caldas, impregnó por completo el proyecto del Consulado. La institución participó en asuntos relacionados con las vías de comunicación, como el Canal del Dique (1797), el Canal del Atrato (1804) y los expedientes sobre caminos (1806 y 1809) (5), por directa instigación de Pombo. Su inquietud hacia la adquisición de una ciencia propia le llevó a enviar un hijo suyo a estudiar matemáticas a Barcelona (6) y quizá física a París (7), y a mandar a su sobrino a aprender matemáticas y astronomía junto a Mutis (8), encargándose personalmente de la provisión de instrumentos para el observatorio de Popayán (9). Simultáneamente, obtuvo el apoyo consular para su plan de institucionalización científica. En 1806 informó a Mutis:

Se ha comprado, aunque fiada, una buena casa para Consulado, y tengo el proyecto de que se establezcan en ella una escuela de dibujo, otra de pilotaje y matemáticas, la imprenta y en adelante podrán hacerse otros establecimientos útiles (10).

La provisión de personal también parecía estar en vías de solución. El mismo año informó al sabio gaditano en otra carta:

Se adoptaron en la junta de Consulados mis propuestas... y también la del establecimiento de un jardín botánico..., se ha propuesto la dotación de 1000 a 1200 pesos para cada uno de los maestros; que el de dibujo sea uno de los más adelantados de la Academia de San Fernando, que traerá modelos, dibujos y demás necesario para el establecimiento..., para maestro de pilotaje hay aquí

(4) Hernández de Alba, G. (1986), *Historia Documental de la Real Expedición Botánica del Nuevo Reino de Granada después de la muerte de su director don José Celestino Mutis, 1808-1952*, Bogotá, p. 150, recoge las características de la Pombea, dedicada por Caldas a Pombo. Este dotó a Caldas de los instrumentos necesarios.

(5) Pombo, J. I. de (1986) p. 123. De todo tenía puntual noticia el sabio Mutis. Una nueva valoración de su papel en la institucionalización científica en Peset, J. L. (1987) *Ciencia y Libertad, el papel del científico ante la independencia americana*, Madrid.

(6) Hernández de Alba, G. (1983) *Archivo epistolar del sabio naturalista don José Celestino Mutis*, T. 4, Bogotá, pgs. 101-2.

(7) Hernández de Alba, G. (1983) p. 122.

(8) Hernández de Alba, G. (1983) pgs. 101 y 118.

(9) Hernández de Alba, G. (1983) p. 118.

(10) Hernández de Alba, G. (1983) p. 155.

dos pilotos excelentes, de la expedición de Fidalgo, y Álvarez también sería muy al propósito. El maestro de botánica deseaba que viniera de esa expedición... (11).

La sanción real era el único obstáculo que quedaba para la consecución del proyecto. Pero la crisis política, que se agudizó ostensiblemente desde entonces, iba a crear unas nuevas condiciones en el Virreinato neogranadino.

2. La crisis política y la apertura de la Escuela de Náutica y Matemáticas.

Pombo había mantenido con la burocracia virreinal varios litigios a causa de sus proyectos científicos y su postura política. Gracias a ellos podemos entender hasta qué punto la tensión entre los *patricios instruidos* y las instituciones virreinales había llevado a un momento de franca ruptura mutua.

Tanto la propuesta para traer la vacuna a Nueva Granda en 1803 (12) como la petición de permiso para establecer una imprenta en el Consulado fueron rechazadas. La primera se denegó por encontrarse prohibido el tráfico con colonias neutrales. En el caso de la segunda, resultó que la imprenta había sido adquirida en Filadelfia en 1800 (13), antes de contar con el preceptivo permiso. El largo proceso legal finalizó cuando el Consejo de Indias comunicó al Virrey:

Menos es oportuna (la razón dada por el Consulado) relativa a que la América y las islas están llenas de imprentas, pues en donde se hallan establecido habrá habido razones para ejecutarlo, y en Cartagena las hay para lo contrario (14).

Sin embargo, el Consulado de Cartagena logró la aprobación de una Escuela de Náutica y Matemáticas (15) por cédula real de 28 de octubre de

(11) Hernández de Alba, G. (1983) p. 157. El plan definitivo de institucionalización científica trazado por Pombo se contiene en el *Informe del Real Consulado de Cartagena de Indias a la Suprema Junta Provincial de la misma* (1810), publicada por Ortiz, S. E. (1965) *Escritos de dos economistas coloniales*, Bogotá, p. 135 et pássim.

(12) Lucena Giraldo, M. «Entre el miedo y la piedad; la Propuesta para traer la vacuna a Nueva Granada de José Ignacio de Pombo (1803)», *Asclepio*, vol. XLI, fasc. 2, Madrid, 1989.

(13) *Cuenta general de los caudales del Consulado de Cartagena en el año 1800*, AGI, Santa Fé, 1130; Compra de una imprenta por valor de 1168 pesos y 4 reales según acuerdo de la junta del Consulado de 11-8-1800. Sobre su actividad, ver Toribio Medina, J. (1964), *La imprenta en Cartagena de las Indias (1809-1820)*, Amsterdam.

(14) «Expediente sobre la concesión de una imprenta al Consulado de Cartagena», 1800-1808, AGI, Santa Fé, 997.

(15) Una orden del Virrey Guirior al gobernador de Cartagena de 31-10-1775 ordenaba que *los oficiales, cadetes, soldados distinguidos y gentes decentes de esta plaza se dediquen a instruirse en las matemáticas*; en Archivo Histórico Nacional de Colombia (en adelante AHNC), *Milicias y Marina*, T. 65.

La consulta de los planes de Mutis sobre estas cuestiones es fundamental.

1807. La terrible situación económica y política podría explicar que sólo después de tres años se lograra su puesta en marcha. La Junta Consular de 26 de mayo de 1810 acordó llevar a efecto lo propuesto por el prior (Pombo) en orden al inmediato establecimiento de la Escuela. En julio se aprobó el plan de estudios, que había sido presentado por un piloto de confianza de Pombo designado como maestro, Manuel Álvarez de Eulate (16). Al mismo tiempo que se emprendían las obras de habilitación de la Escuela en la casa del Consulado (17), se encargaba a Jamaica la compra de los instrumentos científicos (18). En cuanto a los libros y mapas, el proveedor fundamental fue el Depósito Hidrográfico del Apostadero de Marina de la propia Cartagena (19).

Por fin, el primero de septiembre se daba noticia al público del establecimiento de la Escuela, fijándose pasquines en los parajes públicos (20). Pero la tarea científica no podía estar al margen de la crisis política: junto a la noticia sobre la Escuela se comunicaba *la solemne función de gracias al ser supremo por el feliz suceso de la erección en esta ciudad de la Junta Superior Provincial* (21), lo que equivalía al comienzo de la ruptura con España.

En noviembre de 1811, se llegaba a la declaración de independencia, que se mantuvo hasta diciembre de 1815. En esas difíciles circunstancias el control de los conocimientos era crítico, y las posturas asumidas por pilotos, marinos e ingenieros militares determinantes para el desarrollo de la guerra entre realistas e independentistas. Un conflicto que dividió definitivamente a la comunidad científica, como veremos a continuación.

(16) El expediente del piloto Manuel Álvarez de Eulate del Archivo General de la Marina (en adelante AGM) no contiene referencias personales. El 6 de agosto de 1810 se aprobaba el nombramiento de Álvarez de Eulate, que era por entonces segundo piloto de la Armada y miembro de la dotación de la goleta correo *Carmen*, como maestro de la Escuela de Náutica. Su sueldo debía ser de 70 pesos mensuales. En lo sucesivo la provisión del empleo se debía hacer por oposición, reservándose el rey el nombramiento. Ver AGM, *Colegio de San Telmo-Escuelas Náuticas*, n.º 1029.

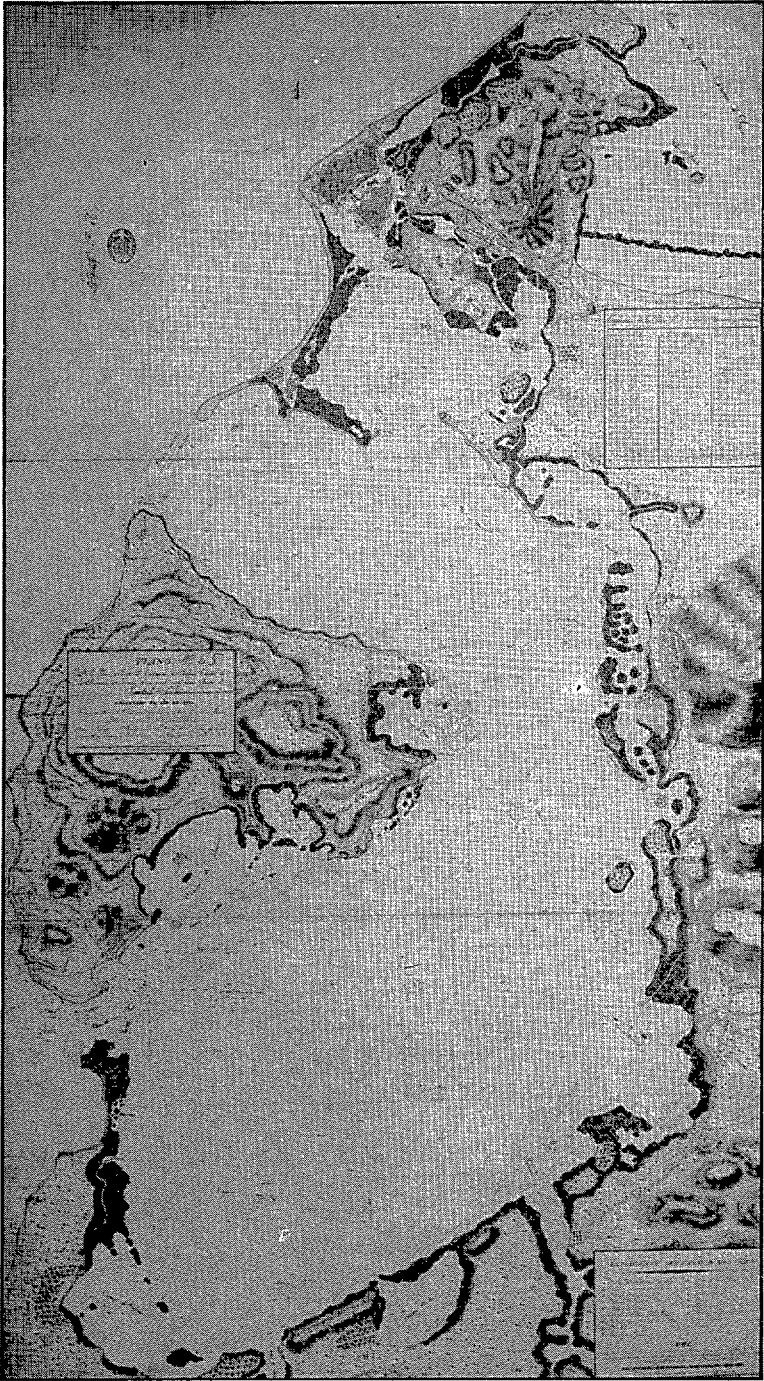
(17) Las obras comprendían la habilitación del recinto de la Escuela y las habitaciones del maestro, que viviría allí. El expediente se encuentra en AGI, Santa Fé, 1133.

(18) Se compraron un estuche matemático con su pantómetro y cuadrante, otro de menor calidad, tres compases, un teodolito completo, una aguja de marear común, un sextante con arco de platina superior, un grafómetro completo, un compás de cuatro puntos, las tablas de Mackays y cartas. El expediente de la Escuela Náutica está en AGI, Santa Fé, 1133.

(19) Al maestro de la Escuela se le entregaron un juego de cartas geográficas generales *de las cuatro partes del mundo* y un mapamundi iluminado, una carta de las costas de América Septentrional y otra de la Meridional, un juego de globos *celeste y terrestre con sus círculos de bronce y agujas*, el almanaque náutico de 1811 y las tablas logarítmicas de M. Callet, además de los útiles usuales de aprendizaje; AGI, *Santa Fé*, 1133.

(20) Pagaré del Consulado a favor del impresor Diego Espinosa, Cartagena, 1-11-1810, en AGI, Santa Fé, 1133.

(21) *Ibid.* En cuanto a la tarea política posterior de Pombo, parece haber sido parte del grupo aristocrático que se opuso a la independencia. Su muerte se debió producir, en cualquier caso, antes del 28-7-1815, cuando se menciona la existencia de quina de la expedición botánica en los almacenes de *Doña María Amador, viuda de Pombo*; Carta de Juan Jurado al Virrey, Panamá, AGI, Santa Fé, 667.



Plano de la playa y puerto de Cartagena, por Fidalgo y Castillo. 1795. (Sección de Cartografía, Museo Naval de Madrid).

3. La expedición del Atlas de la América Septentrional y la transición hacia la ciencia republicana.

El esfuerzo que culminó con la apertura de la Escuela Náutica en 1810 podría haber permanecido como un tardío y comprometido episodio de institucionalización científica truncado por la guerra. Sin embargo, la transmisión de ciencia y tecnología náutica desde España a la colonia neogranadina no se manifestó exclusivamente en el caso de la Escuela consular. Desde 1794 hasta 1810 la segunda división de bergantines enviada para el trazado del Atlas de la América Septentrional tuvo su base en Cartagena de Indias (22). Es muy interesante observar que la crisis política y las relaciones locales fueron creando una serie de condicionamientos alrededor de la expedición.

El jefe de la división, Joaquín Francisco Fidalgo, ejerció el mando interino de la Comandancia de Marina casi tres años, en los cuales los conflictos con otras autoridades fueron frecuentes (23). Resulta muy importante señalar que desde 1802 había órdenes de regreso para la expedición, que nunca se hicieron efectivas a causa de trabajos pendientes (24), carenas de barcos o peligros para la navegación.

A pesar de la ignorancia en el interior del Virreinato sobre la expedición del Atlas, el Consulado de Cartagena intentó asociarla a sus planes de exploración y cartografía. En 1806 Pombo comunicó a Mutis estar en tratos con el capitán de fragata Manuel del Castillo para que se hiciera cargo de una gran exploración que debía recorrer el Atrato y los caminos de Antioquía hacia el Magdalena para terminar en Cartagena (25). Fidalgo aprobó el proyecto (26) y se ofreció a realizarlo con sus hombres e instrumentos, aunque la preceptiva autorización del Virrey (27), probablemente no se produjo.

La orden definitiva de regreso de la expedición partió de la península en mayo de 1809 (28). La vuelta a España se hizo efectiva un año más tarde, con el regreso a Cádiz tras 18 años de trabajos científicos en América.

La ruptura política entre España y sus colonias volvería a reunir a los miembros de la expedición del Atlas de América Septentrional, pero en diferentes bandos de la guerra que devastaba las colonias españolas. En el lado independentista se situaron el alférez de fragata Rafael del Castillo y el piloto Rafael Tono. En el realista combatieron Juan de Tíscar, Rafael Santibáñez y

(22) Sobre la Expedición del Atlas de América Septentrional se debe ver Arias de Greiff, J. (1985) «La Expedición de Fidalgo», en *La ciencia moderna y el Nuevo Mundo*, Madrid, p. 251 et pássim.

(23) Arias de Greiff, J. (1983) «Apuntamientos para la historia del Apostadero de Marina de Cartagena de Indias», en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, n.º 743, Bogotá, p. 969 et pássim.

(24) Arias de Greiff, J. (1984) «La expedición hidrográfica de San Andrés y Providencia, 1804-5» en *Boletín Cultural y Bibliográfico*, n.º 744, Bogotá, p. 143.

(25) Hernández de Alba, G. (1983) p. 165-6.

(26) Hernández de Alba, G. (1983) p. 171.

(27) Hernández de Alba, G. (1983) p. 172.

(28) La orden definitiva de regreso se da el 14 de marzo de 1809. Está en AGM, *Depósito Hidrográfico*, Asuntos particulares, 4909.

Torcuato Piédrola, que habían vuelto a América con el ejército de Morillo en 1815 (29).

Tras un lustro de combates, la oficialidad del Apostadero de Cartagena de Indias juró la Constitución de Cádiz. Un año más tarde terminaba la guerra de independencia en la región.

Con la instauración de la República, se dieron los primeros pasos dirigidos a la institucionalización de la ciencia náutica. En 1822, tras dos años de prisión y seis de exilio, un antiguo piloto de la expedición hidrográfica que había mandado Fidalgo, Rafael Tono, regresó a Cartagena como director y maestro principal de la Escuela Náutica que había de suceder a la que había sido abierta en 1810 (30). Desde 1824 Tono pudo dedicarse a *ordenar y formar los ciudadanos que habían de servir para la instrucción de los jóvenes que se dedicasen y destinasen a la Escuela Náutica* (31). En un informe escrito cuatro años más tarde, el antiguo piloto atribuía la ruptura con su lugar de nacimiento a su arraigo en la Nueva Granda y su *corazón liberal*.

Sus preocupaciones fueron desde entonces la organización de la Marina colombiana y la creación de instituciones náuticas, campo en el que Tono decía tener *el placer de realizar (sus) ideas* (32). Unos conocimientos adquiridos en la península y consolidados en 18 años de trabajo con la expedición del Atlas de la América Septentrional que se iban a mostrar, con toda su plenitud creadora, en los tiempos republicanos.

(29) Arias de Greiff (1985) p. 260.

(30) La hoja de servicios de Rafael Tono en AGM, *Pilotos*, Asuntos personales. Una referencia fechada en Cádiz el 15-4-1813 señala *que habiéndose quedado con los insurgentes... debe darse de baja*. Su memorial de Servicios, remitido al Ministro de Marina de la Gran Colombia el 9 de noviembre de 1828 está en AHNC, *F. Ortega Ricaurte*, Caja 207.

Sobre su papel en la guerra, ver Dousdebes, P. J. (1948) *Cartagena de Indias, plaza fuerte*, Bogotá, Ministerio de la Guerra, p. 216. En 1816 Tono era teniente de navío en las filas republicanas. Una vez terminada la guerra Tono participó en la organización de la Armada y la planificación de estudios náuticos en la Gran Colombia bolivariana, desempeñando igual cometido en los Estados Unidos de Colombia tras la partición de la República en 1830.

(31) Memorial de Servicios de R. Tono, remitido el 9-11-1828, en AHNC, *F. Ortega Ricaurte*, Caja 207.

(32) Memorial de Servicios de R. Tono, remitido el 9-11-1828, en AHNC, *F. Ortega Ricaurte*, Caja 207.

LA MARINA DE GUERRA ESPAÑOLA FRENTE AL DESASTRE DEL 98: UNA APROXIMACIÓN AL TESTIMONIO DE SUS COMBATIENTES

Antonio TELLEZ MÓLINA
Licenciado en Geografía e Historia

Conviene recordar que cuando pase la vorágine y el desenfreno que ha provocado en la realidad española la celebración del V Centenario del descubrimiento de América, estaremos a poco más de un lustro de la celebración del I Centenario de los tristes acontecimientos que España sufrió en el año 1898 y que han quedado sentenciados en la historia española con el nombre del *Desastre del 98*.

Fatídico año para el devenir histórico español, y especialmente duro para la otrora victoriosa y siempre heroica Armada española, como ya vislumbró la insigne pluma de D. Joaquín Sánchez de Toca incluso en sus comienzos, antes de la precipitación del conflicto, al afirmar que: *El año que ahora comienza nos trae presagios de triste destino. Todo hace temer que antes de que acabe, deje en nuestra historia una de esas marcas terribles que parecen un anatema* (1).

Pues bien, teniendo tan próximo el cumplimiento del I Centenario de 1898, no podemos olvidar en el análisis histórico de los hechos una cuestión tan esencial y clarividente como es el estudio de la actitud y el sentir general de algunos de aquellos ilustres marinos, que debieron sufrir en sus propias carnes la dureza del enfrentamiento bélico hispano-norteamericano; y la no menos dura e hiriente realidad que supuso el acoso de la opinión pública y política de sus compatriotas, en los tiempos inmediatos a la derrota. Recordar la persona y el testimonio de aquellos valerosos marinos españoles es la intención del presente artículo.

Al abordar el análisis de la actitud y sentir general de los protagonistas del Desastre, se debe tener siempre presente que la publicidad de sus ideas y sensaciones frente al conflicto se produjo inmediatamente después del mismo, y que en gran medida fue el resultado automático y a veces visceral de la res-

(1) Sánchez de Toca, J. *Del poder naval en España y su política económica para la nacionalidad ibero-americana*. (2ª edición). Madrid. Editora Naval. 1986. pág. 340.

puesta de un cuerpo militar como el de la Armada, frente a una oleada de responsabilismo lacerante, que surgió en la sociedad española a raíz del desastre, y que trató injustamente de buscar el chivo expiatorio en la supuesta impericia, falta de valor, descoordinación... de los marinos de la Armada española.

Frente a esa ola de acusaciones malintencionadas un cuerpo como la Armada no podía por menos que responder de forma solidaria, unida, inquebrantable y velando sobre todo por la salvaguardia de valores que para ellos estaban por encima incluso de reflexiones detenidas y que eran poco menos que incuestionables; valores como el Honor, el Valor, la Honra, el Deber y la Patria.

Sólo si tenemos en cuenta estas divisas, incuestionables en el estamento militar, tendremos una óptica de visión acertada para entender la orientación en la respuesta del cuerpo de la Armada frente al desastre. Unos planteamientos que abundan en las obras escritas por los marinos del 98 y que se hacen patentes en afirmaciones como las del capitán de navío D. Víctor María Concas y Palau, comandante del *Infanta María Teresa*, que en su obra *La Escuadra del Almirante Cervera*, recoge el juramento realizado en Santiago de Cuba:

Juramos que si alguno sobrevivía, defendería la memoria de los que cayeran en la refriega (2).

O entre otras muchas afirmaciones, las que realiza el almirante D. Pascual Cervera y Topete el 25 de febrero de 1898, en un Reservado dirigido al entonces ministro de Marina, contralmirante D. Segismundo Bermejo y Melero; en el que tras unas reflexiones francamente contrarias al eventual enfrentamiento con los Estados Unidos, termina su comunicación con los siguientes términos:

Triste son estas reflexiones, pero creo en mí un deber ineludible sobreponerme a toda consideración personal y exponer lealmente a mi Patria los recursos con que creo que cuenta, para sin ilusiones se pese el pro y el contra, y después, por medio del Gobierno de Su Majestad, que es su órgano legítimo, pronuncie su fallo, en la seguridad de que sus decretos encontrarán en todos nosotros enérgicos, fieles y decididos ejecutores, porque sólo tenemos un lema: El cumplimiento del deber (3).

Pasando directamente al análisis de la actitud y sentir general de los protagonistas de los acontecimientos navales del 98. Podemos comenzar recogiendo algunas ideas clave en las que todas las fuentes consultadas coinciden,

(2) Concas y Palau, V. M. *La Escuadra del Almirante Cervera*. Madrid. Ed. San Martín (s.a.), pág. 133.

(3) Cervera y Topete, P. *Guerra hispano-americana. Colección de documentos referentes a la Escuadra de Operaciones de las Antillas*. El Ferrol. Imp. del Correo Gallego. 1899.

para posteriormente extraer individualmente algunas de las afirmaciones más destacadas. Esencialmente todos los autores coinciden en:

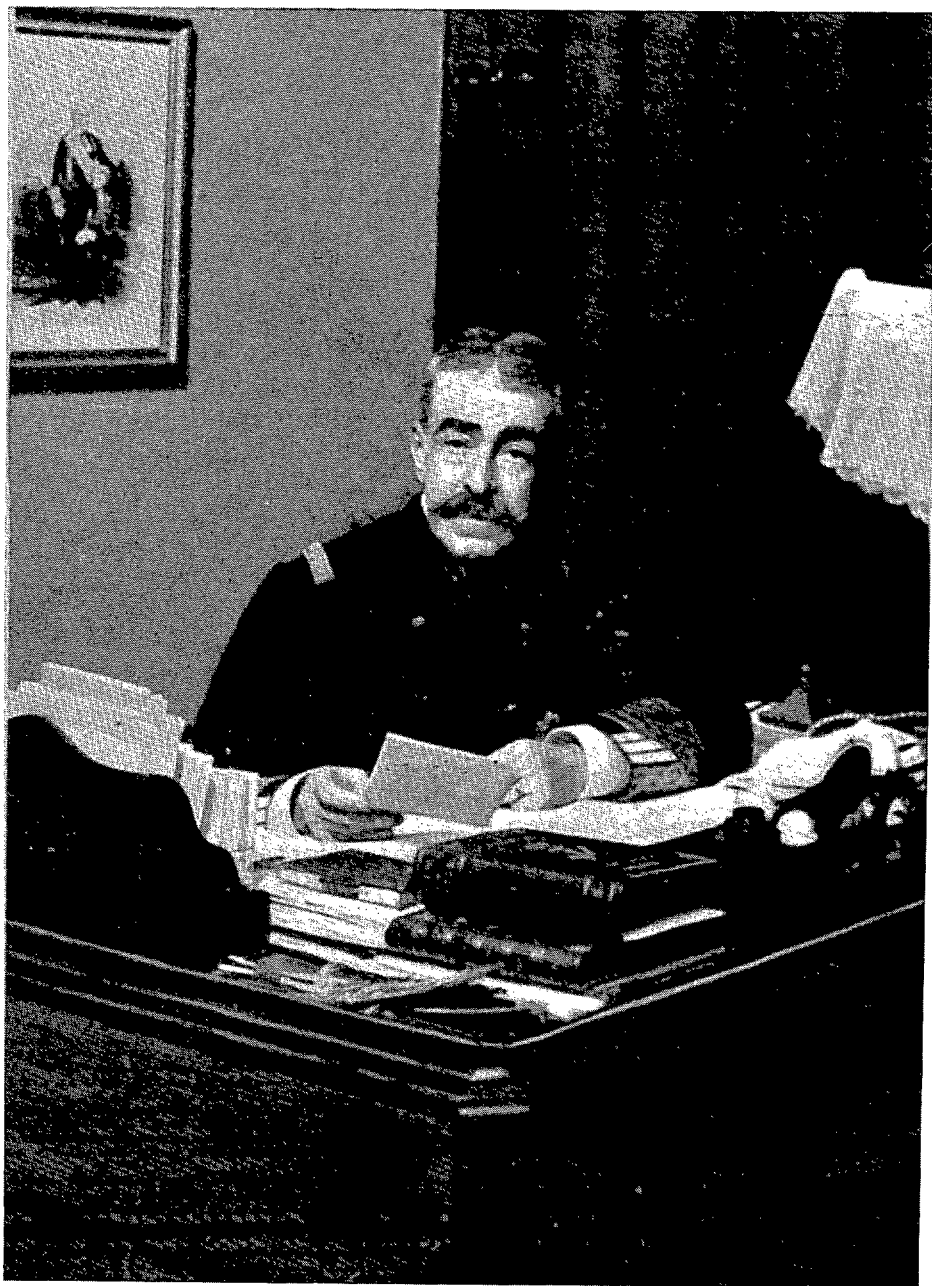
- Deplorar el estado penoso de la Armada —en cuanto a efectivos materiales se refiere— y en dejar muy claro que la Escuadra española era muy inferior a la estadounidense.
- Centrar la descarga de responsabilidades sobre órganos políticos de decisión: gabinete gubernamental, Cortes y asesores militares con aspiraciones políticas.
- Culpar en gran medida a la prensa como profunda desconocedora de la realidad naval y por haber creado un ambiente de falso optimismo en la opinión pública general.
- Afirmar que la Armada española y su personal cualificado sabían muy bien —salvo los *politiquillos del ramo*— cual era la verdadera situación. Pero por imperativos del deber, del valor, la honra y la fidelidad a la Patria; debieron permanecer callados y asumir la autoinmolación a la que se les sometía.
- Que la opinión cayó en un fácil optimismo que exigía el sacrificio ajeno.

Si pasamos al análisis individualizado de las obras consultadas, podemos destacar entre otros los siguientes contenidos:

De la obra de D. Luis Pérez de Vargas —teniente de navío de primera clase—, *La opinión y la Marina*, destaca la jactancia con que en España se amenazaba al enemigo estadounidense, desde las columnas de prensa y las mesas de café. En este sentido insiste en la idea de que a la guerra se había ido por culpa de la prensa. También señala como elemento precipitador del conflicto, el miedo del gobierno a ceder a la presión de los Estados Unidos, y que esta cesión provocara el estallido revolucionario o la asonada militar. Asimismo



D. Pascual Cervera Topete. Oleo de Godoy. Museo Naval de Madrid.



D. Segismundo Bermejo. Ministro de Marina. Colección de fotografías del Museo Naval de Madrid.

apoya la tesis de que la ignorancia del pueblo español sobre la realidad naval del enemigo, fue la que dio pie a todo un cúmulo de errores; sentenciando con una lapidaria frase sobre el espejismo del supuesto poderío español, afirmando que esto fue fruto del *eterno delirar de nuestro pueblo* (4).

Para finalizar abunda en la idea del victimismo de la Marina, llegando a afirmar que al presentirse la impotencia *era pues, preciso una víctima, y ninguna corporación o clase reunía para el objeto mejores condiciones que la Marina* (5).

En la obra de D. Francisco Arderius —ayudante de navío a las ordenes de D. Fernando Villaamil—, *La Escuadra española en Santiago de Cuba. Diario de un testigo*, se vuelve a recoger la idea de las absurdas comparaciones que la prensa hacía de las dos escuadras. Insiste en que no se estaba preparado para la guerra, ya que ni había armas, ni planes para el avituallamiento de carbón, ni municiones... También denuncia que no se dijera la verdad al país, aunque se plantea la pregunta de *¿quién se hubiera atrevido?*

Aporta asimismo un extracto del telegrama mandado por Villaamil a Sagasta en el que se afirmaba que *si bien como militares están todos dispuestos a morir honrosamente cumpliendo con sus deberes, creo indubitable que el sacrificio de este núcleo de fuerzas navales será tan segura como estéril* (6).

Por último se puede destacar la idea, en el más puro espíritu castrense, que Arderius apunta al afirmar que el deseo de combatir, llegado el momento, fue mucho mayor que la reflexión de lo que podía pasar: *El problema de la humana vida era puramente secundario, la fe religiosa y el amor a los nuestros le hicieron olvidar, íbamos a ser objeto de las miradas del mundo entero y era preciso morir con honor, cuando España así lo exigió, pues, ¿qué menos que la vida podía por ello darse?* (7).

De la obra de D. Tomás Benitez Francés —artillero de mar de primera clase—, *El manuscrito de un combate o el 3 de julio desde Vizcaya*, basta con destacar dos fragmentos de la misma para entender la orientación y objetivo de ésta. En la advertencia escribe: *Si en mi mano estuviera, daría el merecido enaltecimiento a aquellos que con una asombrosa resignación pasaron a mejor vida sin la más pequeña protesta y sin la menor queja en los contrariados azares de un combate cuya salvación tenemos que considerar como prodigiosa, dada la diferencia de fuerzas.*

Más adelante al afirmar que a la tropa se le dijo *que salvarían del peligro a la Patria y que al regresar a nuestros hogares nos veremos rodeados de la gratitud y el amor de nuestros conciudadanos*, es clara la intención de acabar con las insidias que se vertían sobre la Marina de guerra española (8).

(4) Pérez de Vargas, L. *La opinión y la Marina*. El Ferrol. Correo Gallego, 1898.

(5) Pérez de Vargas L. op. cit. pág. 12.

(6) Arderius, F. *La Escuadra española en Santiago de Cuba. Diario de un testigo*. Barcelona. Imp. Maucci. 1903.

(7) Arderius, F. op. cit. pág. 151.

(8) Benitez Francés, T. *El manuscrito de un combate o el 3 de julio desde el Vizcaya*. El Ferrol. Imp. Correo Gallego. 1898, pág. 76.

La obra de D. Víctor María Concas y Palau —comandante del *Infanta María Teresa* y jefe del Estado Mayor de la Escuadra de Cervera—, *La Escuadra del Almirante Cervera*, tal vez sea la más incisiva y en la que se vierten críticas más duras, especialmente contra los políticos y contra la prensa, verdaderos responsables —según el autor— de la magnitud del desastre.

En sus acusaciones hacia los políticos, Concas no admite eufemismos ni duda ir al choque frontal, así llega a plantearse la duda de si *aquella triste jornada fue un encuentro natural de guerra o una buscada ocasión por políticos, mal llamados hombres de Estado, que, ante el pueril temor de una sonada, no dudaron en sacrificar la Patria entera* (9).

No duda en plantear que el pensamiento político que regía *nuestros destinos era una pasmosa negación. Ni la guerra era el fin de nuestra política. Ni la paz. Ni la resistencia. Ni el abandono de Cuba. Ni defenderse. Ni dejarse matar. Ni se creía que Cervera venciera. No se le relevó del mando a pesar de su oposición a lo que hacía. No se querían batallas. Pero nos consta que Moret, Ministro de Ultramar, daba por bueno que cuando los Estados Unidos nos hundieran 3 ó 4 barcos firmaría la paz* (10).

Tampoco repara al atacar a aquellos de sus compañeros de la Marina que estaban vinculados con el mundo de la política, así lo hace al tratar a figuras como Beránger o como Auñón: e incluso llega a descalificar la cualificación de la Junta de Generales de la Armada reunida bajo la presidencia del ministro Bermejo, el 23 de abril de 1898, en la que se optó por la conveniencia de la salida de la Escuadra de Cervera hacia las Antillas; acusándolos de que, *en su mayoría eran hombres políticos y como política se presentó la cuestión* (11).

Sus ataques al papel jugado por la prensa no son más suaves, llegando a afirmar que ella, *tendrá la parte más principal ante Dios y ante la Historia de la responsabilidad de los desastres de la Patria*.

En otro orden de cosas, Concas trata de exculpar a la Marina del desconocimiento de la opinión pública de la situación real de las fuerzas navales españolas y estadounidenses, pues apunta que la Marina ya lo había planteado aunque anónimamente, ya que se les hubiese acusado de cobardes y además habrían incurrido en delito según el código militar, que castiga severamente al militar que ensalza las fuerzas del enemigo en caso de conflicto.

Por último, y en la tradicional línea de exaltación de valores típicamente castrenses, Concas no duda en afirmar que a pesar de que la voz de la marina no fue escuchada *debemos agradecer el concepto de hombres de honra y valor, que sin duda merecíamos de la superioridad, cuando a pesar de todo, no se dudó ni de uno ni de otro, y siguieron confiados a nuestras manos aquellos buques, que eran los únicos que tenía España*.

En cuanto a la obra de D. Pascual Cervera y Topete —almirante de la Escuadra de Operaciones—, *Guerra hispano-americana. Colección de docu-*

(9) Concas y Palau, V. M. op. cit. pág. 10.

(10) Concas y Palau, V. M. op. cit. pág. 226.

(11) Concas y Palau, V. M. op. cit. pág. 61.



D. José María Beránger. Colección Fernández Duro. (Museo Naval, Madrid).

mentos referentes a la escuadra de operaciones antillanas, merece una especial atención la opinión y reflexiones de este autor en torno a los acontecimientos de 1898, por la abundancia de documentos directos aportados y porque estamos ante uno de los protagonistas de primera fila de los mismos. Unos acontecimientos que Cervera preveía años antes de su desenlace y que en varias ocasiones calificaría de *calamidad nacional* (12); *el mayor de los disparates* (13); *sacrificio estéril* (14); *desastre* (15); *golpe funesto* (16); *total ruina de España* (17) *una guerra que nos conducirá seguramente a un desastre seguro y horroroso; seguido de una paz humillante y de la ruina más espantosa* (18); *no ir como el famoso hidalgo manchego a pelear con los molinos de viento, para salir descalabrado* (19); *un gran desastre* (20); *una aventura que puede costarnos muy cara* (21); *holocausto de la patria* (22); *será desastroso* (23); *no se puede esperar más que la destrucción total de la Escuadra* (24).

Haciendo un pequeño paréntesis y sin menoscabar la absoluta importancia de esta obra, conviene, desde el más estricto análisis y valoración histórica de la misma, mostrar cierta precaución en su interpretación ya que se trata de una recopilación de documentos que el propio almirante Cervera ordena como testamento de sus opiniones y del curso de los acontecimientos, ante su posible muerte en el combate.

Hecha esta salvedad, es notorio que en todos los documentos del almirante queda claro para él la precipitación del conflicto con los Estados Unidos, sólo tiene una posible conclusión y es la total derrota de la Armada española, sobre todo porque España y la Armada están agotadas militar y económicamente. Para Cervera la única solución es que las fuerzas se agrupen y permanezcan en las costas peninsulares y se ejerza un control sobre Baleares y Canarias. De esta forma si se producía el enfrentamiento, la superioridad naval estadounidense quedaría compensada con la superioridad logística y estratégica que supone un combate en las proximidades de la península con apoyo de las defensas costeras y la facilidad de avituallamiento (25). Cervera estaba convencido de que ante la superioridad de los Estados Unidos, no se debía presentar una batalla como decisiva, ya que esta *sería buscar una*

(12) Carta a su primo Juan Spottorno y Biermet del 14-III-1896.

(13) Idem.

(14) Carta a su primo Juan Spottorno y Biermet del 30-I-1898.

(15) Idem.

(16) Carta al ministro Bermejo el 25-II-1898.

(17) Ídem del 26-II-1898.

(18) Reservado de Cervera a Bermejo el 16-III-1898.

(17) Idem del 26-II-1898.

(18) Reservado de Cervera a Bermejo el 16-III-1898.

(19) Carta de Cervera a Bermejo el 6-IV-1898.

(20) Idem el 2-IV-1898.

(21) Idem el 8-IV-1898.

(22) Reservado de Cervera a Bermejo el 21-IV-1898.

(23) Carta de Cervera a Bermejo el 21-IV-1898.

(24) Idem el 22-IV-1898.

(25) Carta de Cervera a Juan Spottorno el 14-III-1898.

derrota cierta (26). Esta idea la volvería a plantear ante el nuevo ministro de Marina, tras el desastre de Cavite, D. Ramón Auñón y Villalón, a quien comunicaría que *como esta escuadra es muy inferior a la americana, no podemos aceptar combate decisivo que sería derrota segura* (27).

Todas sus quejas y opiniones las canalizó a través del ministro de Marina, porque temía el estallido de corrientes de la opinión pública manejados por la prensa (28), aunque en su correspondencia el propio Cervera llegó a plantearse la necesidad de hacer públicas sus preocupaciones y presentimientos; así se desprende del contenido de la carta que el 26 de febrero de 1898 adjuntaba al ministro Bermejo, en la que escribía: *¿No debemos lealmente a nuestra Patria, no sólo nuestra vida, si es necesaria, sino la exposición de lo que creemos? Yo estoy hace tiempo inquieto por todo esto: me pregunto si me es lícito callarme y hacerme solidario de aventuras que causarán, si ocurren, la total ruina de España* (29). Aunque el propio Cervera rectificó dos días después aclarando que: *Yo he creído llenar un deber, diciendo sin ambages*

ni rodeos, a quien debo decirlo, que es a V. y al gobierno todo, por su conducto de V., cual es mi opinión, y después venga la voz ejecutiva que será puesta en práctica con energía y decisión, y con resignación a lo que puede venir (30).

(26) Carta de Cervera a Bermejo el 6-IV-1898.

(27) Carta de Cervera a Auñón el 21-V-1898.

(28) Carta de Cervera a Bermejo el 11-II-1898.

(29) Idem el 26-II-1898.

(30) Idem el 28-II-1898.



D. Ramón Auñón y Villalón. Colección de fotografías del Museo Naval de Madrid.

Por otro lado se queja continuamente no sólo de la penuria económica y militar de la Armada española frente a la creciente Armada estadounidense, sino también de la falta de coordinación, planes, estrategia (...); es decir, denuncia la clara improvisación en la dirección del conflicto (31). Estaba convencido de que lo mejor para España, en las circunstancias en las que se encontraba, era evitar la guerra por todos los medios, llegando a insistir en la necesidad de abogar por una intervención político-diplomática que solventara el conflicto (32).

Frente al ministro Bermejo se reiterará en que los buques con los que se cuenta en gran medida son inútiles, irreversibles o de escaso valor militar, así como estaba convencido que los refuerzos navales que se esperaban no estarían listos a tiempo. En este sentido también manifestaba una especial preocupación por la artillería pesada del *Colón*, que como se temía Cervera, no llegó a ser montada, en ella recalca a lo largo de toda su correspondencia cada vez que plantea el estado de los buques.

Otro aspecto muy significativo de su obra es que quiso poner de manifiesto en varias ocasiones que rechazaría la responsabilidad de las consecuencias de su marcha a las Antillas, llegando a afirmar que, *A pesar de persistir en mi opinión, que es general de los comandantes de los buques, haré todo lo que pueda para avivar la salida, rechazando la responsabilidad de las consecuencias* (33). Y es que la falta de coordinación, planes, municiones(...) le lleva a afirmar que, *en fin, esto es un desastre ya, y es de temer que lo sea pavoroso dentro de poco...*

Por último, ante este tipo de afirmaciones, se nos plantea la cuestión de como es posible que no fuese relevado como almirante de la escuadra, pues parece ilógico que habiendo otros almirantes más convencidos de la operación el mando no les fuese otorgado. El propio Cervera así lo planteó, en respuesta a la Junta de Generales de la Armada, convocada por el mismo Bermejo el 23 de abril de 1898, para contrastar las opiniones de Cervera; este no duda en afirmar textualmente el 24 de abril del mismo año, esto es, al día siguiente de la Junta, que, *con la conciencia tranquila voy al sacrificio, sin explicarme ese voto unánime de los generales de Marina, que significa la desaprobarción y censura de mis opiniones, lo cual implica la necesidad de que cualquiera de ellos me hubiese relevado.*

En este mismo sentido conviene decir que ninguno de los asistentes a la Junta, ni siquiera los más osados defensores de la salida de la Escuadra se brindaron para encabezar la operación —léase figuras como las de D. José María Beránger y Ruiz de Apodaca, D. Ramón Auñón y Villalón—. Y con más razón cuando dos días antes, el 22 de abril, Cervera le confesaba a Bermejo que ante la falta de planes debía haber pedido el pase a la reserva, insistiendo textualmente en que *lo pediré (si Dios me saca con vida de esta) el día en que*

(31) Idem el 12-II-1898.

(32) Reservado de Cervera a Bermejo el 16-III-1898.

(33) Carta de Cervera a Bermejo el 22-IV-1898.

haya pasado el peligro. En la explicación de por qué no lo hizo inmediatamente, volvemos a encontrarnos con un irrenunciable sentido del Deber y del Valor, del que venimos hablando como razonamiento que explica la actitud de la Marina y su silencio frente a su más probable inmolación. En palabras de Cervera: *Aún lo pediría —el pase a la reserva—, sin importarme un bledo que me tacharan de cobarde, si ese paso mío no produjera en la Escuadra el deplorable efecto de una deserción de su almirante frente al enemigo* (34).

(34) Idem.

TRES ILUSTRES MARINOS AMERICANOS AL SERVICIO DE LA ARMADA NACIONAL Y DE LAS CORTES DE 1812

María Teresa BERRUEZO LEÓN
Doctora en Historia de América

La reunión de las Cortes de Cádiz posibilitó un hecho trascendental, que de otra manera hubiera resultado difícil, y quizá imposible de llevar a la práctica, tal y como fue el encuentro político en el foro parlamentario de diputados peninsulares y americanos con el objeto de redactar una Constitución para toda la monarquía española.

Un total de 64 representantes ultramarinos desfilaron por los escaños del Congreso. De ellos, 28 fueron elegidos como suplentes, es decir, que su elección se realizó en España ante la imposibilidad de que llegaran a tiempo para la apertura de la Asamblea, el 24 de septiembre de 1810, en el caso de haber esperado su designación en su provincia natal, y su arribo a la Península. El resto se incorporó en calidad de representantes propietarios, que comenzaron a tomar posesión de sus puestos a lo largo de la legislatura, conforme iban afluyendo a la capital gaditana, procedentes de América (1).

Los diputados americanos unieron a la variedad de sus lugares de origen, ideologías, temperamentos y cualidades personales e intelectuales, la diversidad de su extracción socio-profesional. Cuatro grandes grupos conformaron las actividades a las que se dedicaron estos representantes, previamente a su designación: las tareas religiosas, los trabajos propios del funcionario, el comercio y la vida militar. Concretamente 17 diputados prestaron sus servicios en el ejército español y tan sólo tres pertenecieron al Cuerpo de la Marina. Todos ellos adquirieron sus conocimientos castrenses en España, y defendieron de manera destacada la libertad de la metrópoli cuando ésta se vio amenazada por la invasión de las tropas napoleónicas el año 1808.

Guatemala y las islas de Puerto Rico y Santo Domingo constituyeron los territorios representados por parlamentarios que, retirados o en activo, habían desarrollado su actividad profesional en la Marina.

D. Andrés del Llano, capitán de navío ya jubilado, que por entonces se había iniciado en el comercio, fue elegido diputado suplente para velar por los intereses y necesidades de la región de Chiapas en la provincia guatemalteca.

(1) María Teresa Berruezo León, *La participación americana en las Cortes de Cádiz*. Madrid, Centro de Estudios Constitucionales, 1986.

D. Ramón Power, capitán de fragata y abogado, resultó electo en Puerto Rico como diputado propietario.

Y por último, D. José Alvarez de Toledo, teniente de navío, ganó la elección para hacerse cargo de la representación supletoria de Santo Domingo.

Estos tres diputados llegaron a las Cortes con una activa y brillante labor sobre sus espaldas al servicio de la Armada española.

La carrera militar de Andrés del Llano es la menos conocida, puesto que ya no la ejercía cuando tuvieron lugar las elecciones de diputados. En Cádiz optó por dedicarse a los negocios mercantiles y, al parecer, éstos a menudo reclamaron su atención prioritaria, razón por la que debió ausentarse de las sesiones del Congreso con cierta frecuencia. Ello no fue en perjuicio de que todos sus compañeros, peninsulares y americanos, lamentaran profundamente su salida de las Cortes ante la llegada de los diputados propietarios. Si bien su hermano, el también diputado Manuel del Llano, desplegó un quehacer sin parangón alguno, respecto a la reforma militar en la monarquía española, y cuyos conocimientos pudieron haber eclipsado la figura de aquél, la valía de D. Andrés, aunque más modesta, le hizo gozar de una buena reputación. Formó parte del grupo americano de tendencia progresista y sancionó con su voto la aprobación de leyes y medidas de carácter liberal. Así destacó su apoyo a la libertad de imprenta, la igualdad de representación de españoles y americanos y a la incorporación de las castas como ciudadanos de pleno derecho (2).

Trabajó igualmente en dos comisiones relacionadas con asuntos que él conocía a la perfección: el comercio y la Marina, lo cual evidencia que las designaciones para ser miembros de ellas no se hicieron nunca al azar. Por el contrario, tuvieron siempre en cuenta la preparación y la experiencia profesional de los diputados nombrados.

El paso de D. Andrés del Llano por las Cortes tuvo un balance fructífero y satisfactorio con la contrapartida de su brevedad temporal. Tan sólo un año y dos meses estuvo al frente de su puesto, tiempo que sin embargo bastó para que este marino retirado dejara en el Congreso una acrisolada fama de discreción y de amplitud de criterio.

Si la prudencia había sido uno de los atributos más celebrados en la gestión parlamentaria del diputado guatemalteco, estuvo muy lejos de serlo en la del representante de Santo Domingo, el teniente José Alvarez de Toledo, quien llegó a las Cortes precedido de una carrera jalonada de éxitos por su heroísmo y valentía ante los franceses.

Alvarez de Toledo había empezado su servicio en la Armada, a bordo de buques escoltas, al mando de una lancha cañonera y en la ardua tarea de impedir el contrabando inglés en la zona caribeña.

Otro de sus trabajos fue el de conducir la correspondencia pública y pliegos del Real Servicio a España. Una vez en la península recibió destino como

(2) Manuel Valladares Rubio, *Estudios históricos*. Guatemala, 1962. págs. 279-283.



Ramón Power, diputado por Puerto Rico. (Óleo de Federico Godoy. Cádiz, 1920.)

Ayudante de la Compañía de Reales Guardias Marinas y fue puesto al mando de una obusera con el fin de interceptar los ataques de los buques ingleses a los españoles.

La invasión napoleónica brindó al futuro diputado la oportunidad de poner a prueba sus hábiles dotes de marino. En 1808 se unió al ejército del general Joaquín Blake con el puesto de Ayudante de los batallones de Marina y el año siguiente obtuvo un resonante triunfo en la defensa de la ciudad de Vigo frente a los franceses. Los británicos no cesaron de elogiar su acción, que fue recompensada con una flamante medalla. Además consiguió el ascenso a teniente de fragata y unos meses después se le confirió el rango de teniente de navío (3).

Participó en tres comisiones de trabajo, de las cuales dos de ellas estuvieron en íntima relación con sus conocimientos, nos referimos a las de Guerra y Marina.

Tampoco Alvarez de Toledo permaneció en su escaño toda la legislatura, pero la causa de que dejara la representación no se debió a la llegada del diputado propietario, sino que obedeció a un móvil político. Veamos cómo se fue gestando la transformación ideológica de Toledo, que desembocó en su *rebel-día* a acatar la autoridad de las Cortes y de la monarquía española en sus resoluciones para las provincias americanas.

Alvarez de Toledo concentró su labor legislativa en un tema que directamente afectaba al continente americano: el de la igualdad de representación entre españoles peninsulares y españoles americanos. Su espíritu inquieto observaba la reticencia de los primeros a discutir el asunto y mucho menos a ceder a las demandas de los diputados ultramarinos en aquel sentido. Impaciente, de inmediato hizo notar su desacuerdo, y destacándose por su postura radical amenazó con que tanto él como otros compañeros suyos se retirarían si las Cortes no estaban dispuestas a decretar una representación justa y equilibrada para España y América. Toledo consideraba esta medida energética, fuerte y conveniente *para contener los extravíos de América* (4).

Mas su demanda fue un grito en el desierto, y cansado de los constantes obstáculos que se oponían a tomar las verdaderas soluciones que América necesitaba, se convirtió en un decidido revolucionario. Alvarez de Toledo fue víctima de una intriga estudiada para deshacerse de tan incómodo representante por parte de los ministros de Guerra, Estado, Gracia y Justicia, para quienes varios diputados americanos, y entre ellos el representante de Santo Domingo, habían pedido su destitución. El Tribunal de las Cortes decretó su prisión basándose en un informe de los ministros, en donde le hacían múltiples acusaciones.

El 29 de julio de 1811 Toledo, que en España poco antes había gozado de las mieles del éxito y del reconocimiento a su heroicidad, tuvo que huir a

(3) Francisco J. de Moya Jimenez y Celestino Rey Joly, *El Ejército y la Marina en las Cortes de Cádiz*. I, Cádiz, 1912.

(4) *Diario de Sesiones de las Cortes*, II enero 1811.

escondidas y enfrentarse a un futuro incierto. Rumbo a los Estados Unidos, el ex diputado iba a convertirse en un adalid de la Independencia y concretamente en un precursor de la de Cuba, su tierra nativa (5).

Tristemente, aquél, que había prestado tan valiosos servicios a la Marina española y a la causa de la libertad de ese país, fue propuesto para ser borrado de la lista general de la Armada nacional por haberse ausentado sin permiso de S. M., y hasta que hiciera acto de presencia con el objeto de juzgar su deserción de acuerdo con las leyes (6). Este fue, sin duda, un desgraciado desenlace promovido por la ceguera de los peninsulares que aspiraban a consolidar la supremacía de la metrópoli, aun a pesar de las buenas intenciones teóricas y de la política oratoria que desde la tribuna parlamentaria parecían asegurar al principio una nueva era abierta a la proyección de una política liberal de España hacia sus provincias americanas.

Debemos apuntar que entre la celebrada discreción del diputado Andrés del Llano en las Cortes y el escándalo provocado por la actitud de Alvarez de Toledo, que realmente dejó impactados a sus compatriotas de la Península y del otro lado del Atlántico, se alzó la personalidad ecuaníme y conciliadora del representante de Puerto Rico, Ramón Power y Guiralt.

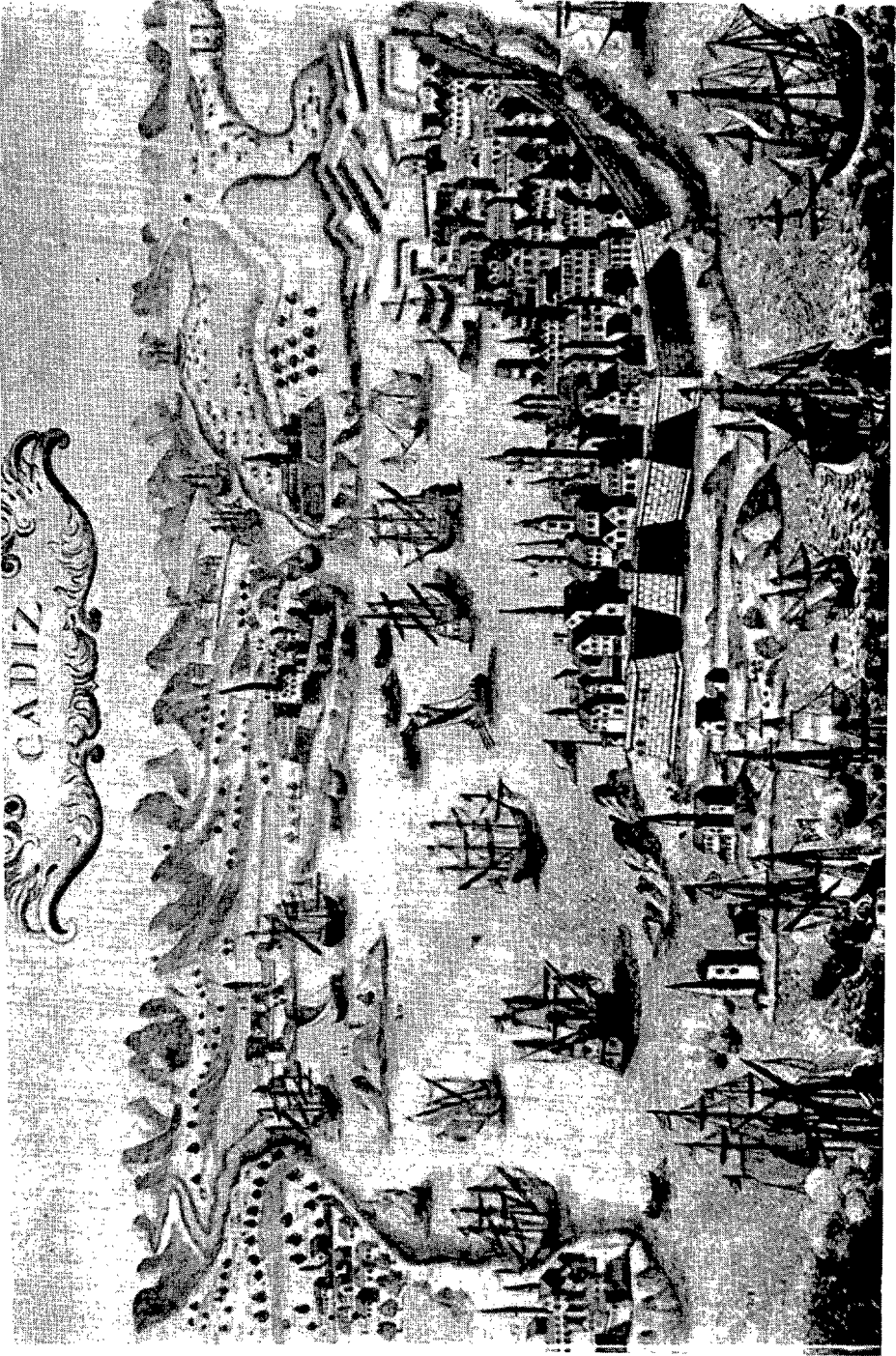
Este isleño ilustre había ingresado en el colegio de Guardias Marinas de El Ferrol y cuando contaba 17 años entró a servir en la Marina de guerra española. Esta etapa de su vida contribuyó enormemente a forjar su personalidad en el terreno militar y en el ideológico. Desde 1805 hasta 1809 estuvo encargado de llevar la correspondencia pública y oficial entre la Costa Firme y España con el grado de teniente de fragata. Era un trabajo bastante arriesgado debido a la guerra con Inglaterra, pero su pericia, su decisión y sus conocimientos le sirvieron para burlar a las unidades de la Armada inglesa. En 1809 surgió el plan de reconquistar Santo Domingo desde San Juan de Puerto Rico para ayudar de esta forma a los patriotas dominicanos adeptos a España que deseaban recuperar la parte española de aquella isla entregada a los franceses por el Tratado de Basilea en 1795. Power fue designado jefe de la operación, que desempeñó de manera brillante, logrando apoderarse de la ciudad. Semejante triunfo motivó su regreso victorioso a San Juan, en donde fue recibido con los honores de capitán general (7). Su prestigio militar marcó el comienzo de su carrera política. Primero fue elegido representante de la Junta Suprema Gubernativa del Reino en el mes de agosto de 1809 y más tarde se produjo su elección como diputado propietario de Puerto Rico en la asamblea gaditana.

Instaladas las Cortes, Power se erigió en el primer líder del grupo americano, compuesto de representantes suplentes, influyendo en ello su bien

(5) Carlos M. Trelles y Govin, *Un precursor de la Independencia de Cuba: don José Alvarez de Toledo*. La Habana, 1926.

(6) Diario de Sesiones, 24 noviembre 1812.

(7) Arturo Dávila, Carrera Naval de don Ramón Power. *Revista del Instituto de Cultura Portorriqueña*. N.º 14, enero-marzo, 1962.



ganado crédito militar, ascendiente que se extendió a todos los reunidos en aquellas Cortes. Tanto fue así que ganó por mayoría absoluta la primera elección para ocupar la vicepresidencia de las Cortes, puesto para el que resultó reelegido un mes después.

Participó como miembro de importantes comisiones de trabajo en el Congreso, y en dos ocasiones se le designó para formar parte de la que se ocupaba de la Marina.

Power, además de militar de excelentes dotes, completó su formación con la carrera de leyes. Esta sólida educación le permitió sobresalir en su cometido como parlamentario. Su actuación en el foro gaditano fue esencial para la aprobación del Decreto del 15 de octubre de 1810, que ratificó la igualdad de derechos de los naturales que habitaban en los dominios españoles de ambos hemisferios. A pasar de que dicho decreto era insuficiente y muy vago en su redacción respecto a la representación exacta que tendrían los habitantes de Ultramar, al menos constituyó el primer paso hacia un acuerdo entre americanos y peninsulares en un punto tan delicado y espinoso. La acción mediadora de Power fue vital para alcanzar esa resolución.

El diputado portorriqueño optó por el camino del consenso, en lugar de la vía de la ruptura como había decidido su compañero Alvarez de Toledo.

Power, que no poseyó una elocuencia oratoria fuera de serie, sí logró intervenciones espléndidas que llenaron de admiración a toda la Cámara. Particularmente su discurso del 16 de enero de 1811 dejó una huella imborrable en aquel excelso Congreso. Fue entonces cuando defendió la igualdad como un derecho sagrado, reivindicándolo para los americanos, pronunciando sus firmes palabras en medio de una expectación tal que, aún transcurridos algunos años, todavía eran objeto de comentarios elogiosos. Sirva como breve exponente de este sentimiento el siguiente párrafo, que descubre la categoría humana de Power y sus sinceras intenciones:

...será el partido más prudente y el más justo citar a las Américas y admitirlas bajo su verdadera representación. Acabo de decir, señor, que este sería el partido más prudente y el más justo: ahora añado también que este es el partido más urgente y el más necesario (...) me haría indigno de la confianza con que me honraron (al ser elegido diputado) si no expusiese a V. M., decorosa pero enérgicamente, cuanto me dicta el honor y la conciencia para calmar los movimientos que se manifiestan ya en gran parte del mundo nuevo y para que, calmados, ... se restablezca de un modo más sólido que nunca la fraternidad y la concordia entre todos los hijos de esta gran familia.

Asimismo Power combatió el despotismo en América y dedicó gran parte de su labor a la aprobación de reformas para Puerto Rico.

La formación castrense y marinera de Power irradió su influjo sobre su actuación parlamentaria sustentada en el orden, la constancia y la minuciosa organización y el estudio de los temas, objeto de sus intervenciones. Estas características ofrecen un vivo paralelismo con la preparación de la estrategia

militar de una batalla o de una escaramuza, misiones en las que Power disfrutaba de una consolidada experiencia.

El representante portorriqueño falleció en Cádiz, víctima de la fiebre amarilla el año 1813. Su figura era tan querida, tan respetada y ensalzada que, al producirse su fallecimiento, el diputado mexicano Ramos Arizpe presentó una exposición en la que se pedía al rey dispensara la ordenanza que prohibía hacer honores militares en la Corte sin licencia expresa del soberano, la petición fue apoyada por el resto de la diputación americana para que se le hicieran a Power como correspondía a su grado de capitán de fragata de la Armada.

La Marina tuvo una representación exigua dentro del grupo socio-profesional militar americano, pero al menos sus componentes se encargaron de dejar una notoria impronta de su labor en las Cortes. Ninguno de ellos pasó desapercibido. La prudencia, la fogosidad del radicalismo revolucionario convencido y el espíritu de conciliación resumen los tres rasgos fundamentales de la personalidad de Andrés del Llano, José Álvarez de Toledo y Ramón Power, respectivamente.

Estos tres marinos sirvieron de distinta manera y de acuerdo con su temperamento a una causa común: la libertad de España y la de Hispanoamérica antes y durante la reunión de las Cortes. Sus convicciones decididamente partidarias del progreso, del rechazo a la tiranía en todos los órdenes y de la lucha por la erradicación de cualquier sometimiento a un poder foráneo tuvieron hondas raíces en su carrera militar, que desarrollada en España hacen responsable de tan encomiable herencia a nuestra Armada nacional.

LAS CAÑONERAS CÓNDOR, ÁGUILA Y CUERVO Y LA CONSTRUCCIÓN NAVAL CATALANA EN EL SIGLO XIX

Javier MORENO RICO
Universitat Politècnica de Catalunya

La construcción naval en Cataluña durante el siglo XIX destaca tanto por la abundancia en la construcción de veleros, como por la escasez en la producción de buques propulsados mecánicamente. Las razones de tal desequilibrio fueron aclaradas en el estudio que, en 1923, realizó D. José Ricart i Giralt (1).

En el presente artículo deseamos hacer alusión al intento de reequilibrar el balance de la industria naval catalana que llevó a cabo el taller denominado *Arsenal Civil de Barcelona*. Dicha tentativa se plasmó, y ello es un valor histórico añadido, en las únicas embarcaciones de guerra construidas íntegramente en el Principado durante la pasada centuria: las cañoneras *Cóndor*, *Águila* y *Cuervo*.

El Arsenal Civil de Barcelona.

El Arsenal Civil de Barcelona (A.C.B.) fue proyectado, en 1886, por el ingeniero de origen alemán Alejandro Wohlguemuth. Dicho proyecto se enmarcaba dentro de una determinada concepción de cómo debía ampliarse el puerto de Barcelona. Y se basaba económicamente en las disposiciones referentes a la construcción naval militar decretadas por aquellas fechas. Así, en la memoria redactada por Wohlguemuth podemos leer:

La paralización que la industria naval en España viene sufriendo desde el año 1860, puede, y deberá, considerarse un corto paréntesis en la historia de la Nación, a partir de la Ley de 17 de junio último emanada del Ministerio de Marina, aprobada en ambas Cámaras y publicada en la «Gaceta» de Madrid del día 23 del mismo mes.

Por dicha ley sobre las fuerzas navales que deben constituir la nueva arma-

(1) José Ricart i Giralt: *El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana*. Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona, sesión 5-11-1923.

da, se destina la cantidad de ciento ochenta y nueve millones de pesetas para la construcción de una escuadra, que la compondrán:

11 cruceros con cubierta protectora de 4500 Tn. c/u.
6 cruceros torpederos de 2.^a clase de 1500 Tn. c/u.
4 cruceros torpederos de 2.^a clase de 1100 Tn. c/u.
96 torpederos de 1.^a clase de 100 a 120 Tn. c/u.
42 torpederos de 2.^a clase de 60 a 70 Tn. c/u.
1 transporte preparado como arse. fltan. de 3000 Tn.
12 cañoneros torpederos de acero de 350 Tn.
16 cañoneros torpederos de acero de 250 Tn.
20 lanchas de vapor de 30 a 35 Tn.

En el artículo 2.º de esta ley se establece que la construcción de esta flota se hará previa la inclusión de los créditos necesarios en el presupuesto extraordinario que ha de redactarse para el año económico de 1887 a 1888 y sucesivos, sin que pueda exceder del plazo de nueve años (2).

En los diez años siguientes casi nada se desarrolló como había sido planificado.

La cañonera *Cóndor*.

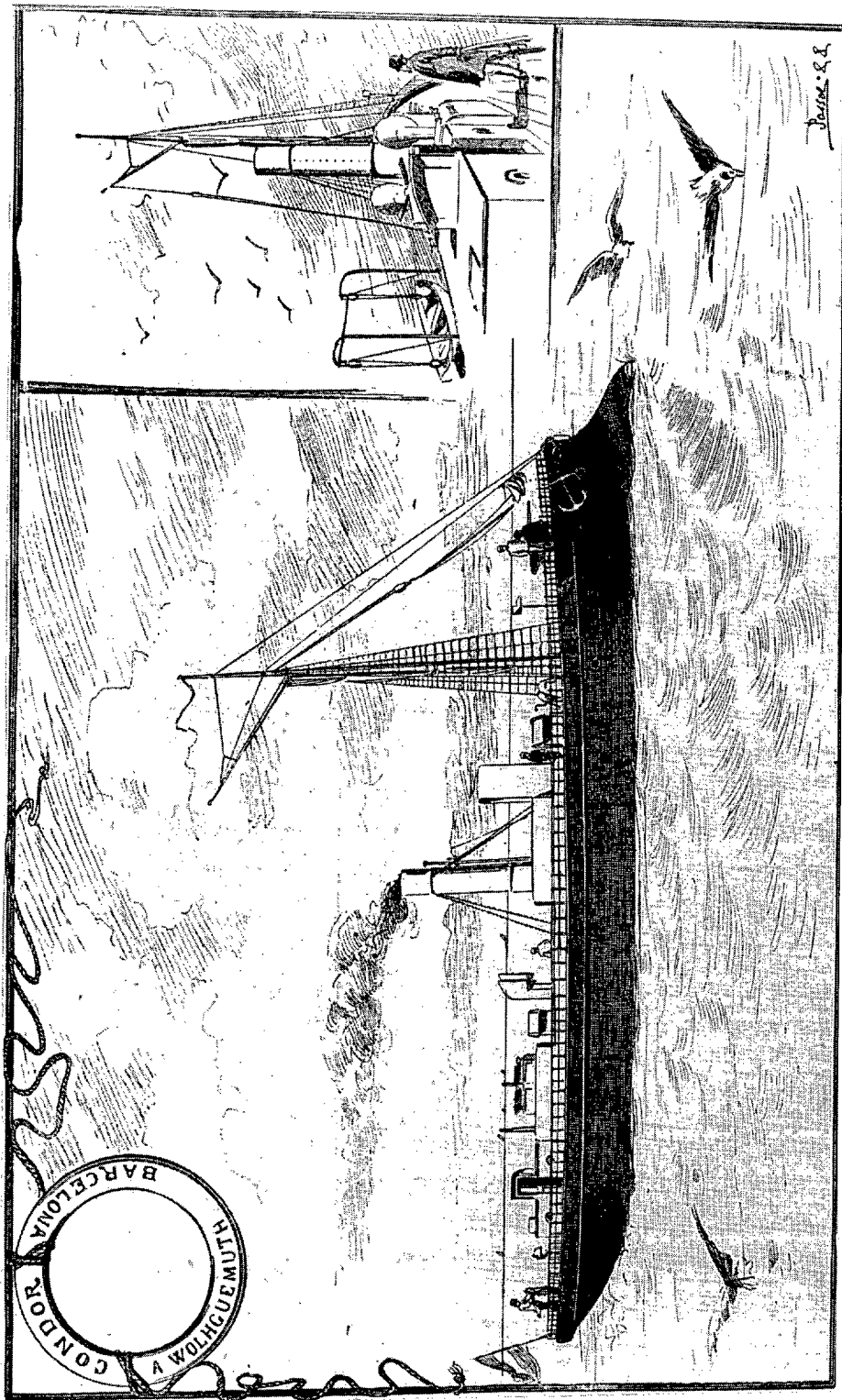
La exposición Universal de Barcelona de 1888 forzó al A. C. B. a construir rápidamente la cañonera *Cóndor* como muestra de lo que podían ser los frutos de la ley de reconstrucción de las fuerzas navales diseñada por el general Beránger.

La embarcación fue diseñada por dos ingenieros del mismo A. C. B., Federico Armenter y José Batlle, bajo la supervisión del propio Wohlguemuth. Tenía una eslora de 24 metros en la flotación y de 25,50 m. en la cubierta; 3,90 m. de manga; 2 m. de puntal y un calado de 1,20 m. a plena carga. Desplazaba 54 toneladas. Su casco era de acero Siemens importado, pues en aquellos años todavía no se fabricaba aquel material en España. Su máquina de triple expansión, diseñada por Batlle, era la primera de tal clase que se construía en nuestro país. La caldera era de tipo locomotora. Estaba aparejada de balandra. La tripulación inicial debía ser de 12 hombres pero, posteriormente, se aumentó a 20 y finalmente fue de 24 (sic). Y estaba planificado que montara una pieza de acero de 9 centímetros con montaje Vavasseur (3).

La *Cóndor*, a pesar de su pequeñez, fue valorada muy favorablemente. Para casi todo el mundo era una muestra evidente de nuestras posibilidades

(2) A. Wohlguemuth: *Arsenal Civil de Barcelona*. Tip. Española. Barcelona. 1886. pág. 12.

(3) *Cañonera «Cóndor»*: Rev. *El porvenir de la Industria*, n.º 683 del 15-4-1888, páginas 161-162.



Prueba oficial del cañonero *Condor*, 1888. Cortesía de: Institut Municipal d'Historia de Barcelona.

industriales. Así lo entendió, por ejemplo, Ricart i Giralt que tan duramente criticó el resto de las instalaciones marítimas de la Exposición Universal (4).

La famosa cañonera fue destinada al resguardo marítimo del Ferrol (5), permaneciendo en las costas gallegas hasta su última singladura. Esta tuvo lugar el 24 de enero de 1902 en el puerto de Vigo. Aquel día la caldera explotó, por causas desconocidas, provocando la voladura de la cubierta del buque siendo arrojados al agua casi todos los tripulantes, pereciendo dos maquinistas y cuatro marineros y resultando herida casi toda la dotación (6). Hay que señalar, no obstante, que no fue la caldera original sino otra, perteneciente al torpedero *Ejército*, por la que aquella había sido reemplazada por motivos que ignoramos, la que provocó tan grave accidente (7).

Águila y Cuervo.

En 1891, cuando el A.C.B. había pasado ya a ser propiedad de la Compañía Trasatlántica (8), se construyeron dos cañoneras más, la *Águila* y la *Cuervo*, de características algo distintas a la *Cóndor*. En una revista que por aquellos años editaba la misma Compañía Trasatlántica, podemos leer al respecto:

Sus principales dimensiones son:

Eslora en la flotación: 26,63 m.

Manga de fuera a fuera: 3,92 m.

Puntal: 2,00 m.

Id. de la obra viva: 1,20 m.

Calado medio: 1,32 m.

Desplazamiento, toneladas: 70.

El casco es de acero galvanizado.

Están aparejadas de pailebot y dispuestas para llevar un cañón de tiro rápido en la parte de proa.

El gobierno se hace indistintamente desde popa o desde la torre del comandante.

Lleva una máquina de triple expansión tipo pílón, que desarrolla 300 caballos dando 300 revoluciones por minuto (9).

(4) José Ricart i Giralt: *Las instalaciones marítimas de la Exposición*. Conferencias públicas referentes a la Exposición Universal de Barcelona. Conferencia n.º 13. Ateneo Barcelonés, 1889.

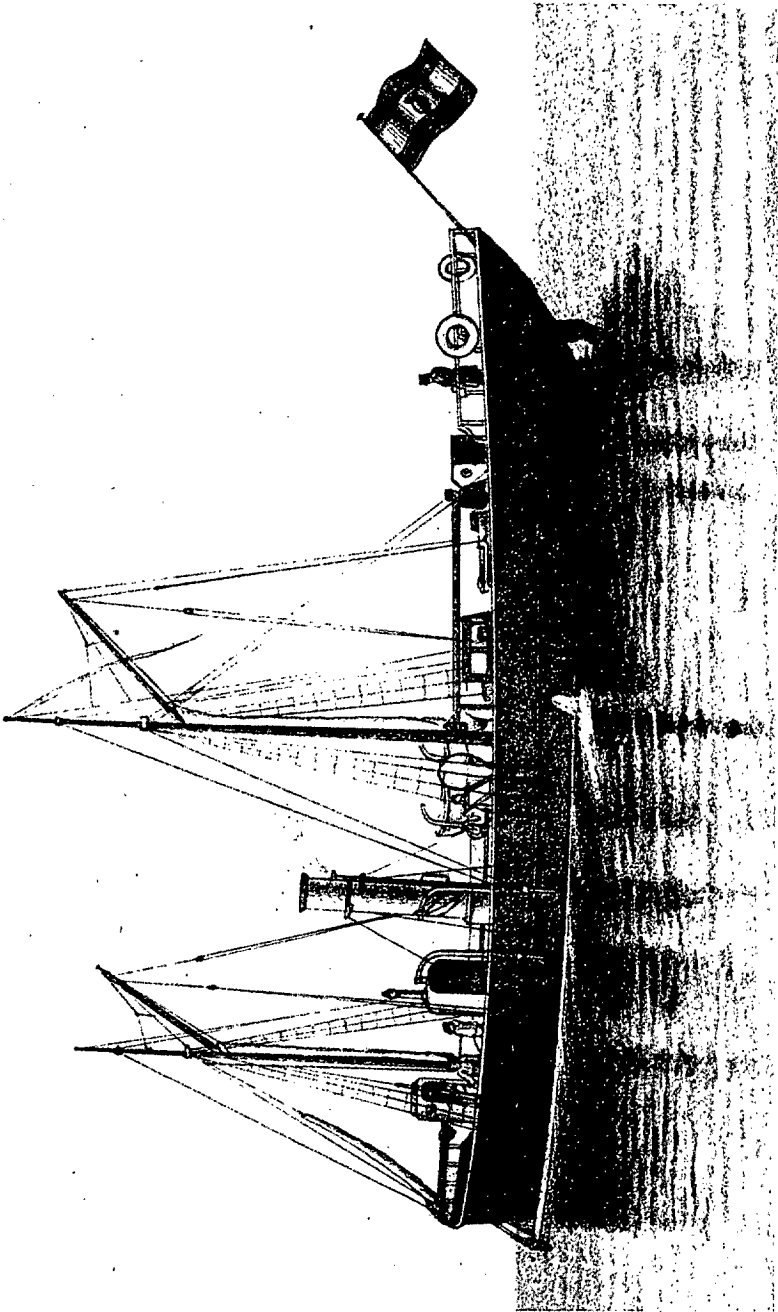
(5) *Fuerzas Navales para 1892-93*. *Revista de Navegación y Comercio*. N.º LXXXVII, Madrid, 30-3-1892, pág. 126.

(6) *Siniestros Marítimos*. *Rev. La Vida Marítima* n.º 3, 30-1-1902, pág. 19.

(7) *Una explosión*. *Rev. La Vida Marítima*. n.º 5, 20-2-1902, pág. 15.

(8) José Ricart i Giralt: *Guía Marítimo-Comercial de los Puertos de la Península Ibérica*. Vol. I, Cataluña. Suplemento de la *Revista de Navegación y Comercio*, Madrid, 1894, pág. 130.

(9) *Lanchas cañoneras «Águila» y «Cuervo»*. *Revista de Navegación y Comercio*. N.º LXLII, Madrid, 20-5-1892, págs. 184-185.



Canonera Cuervo.

La REVISTA GENERAL DE MARINA dedicó un pequeño artículo, firmado por el teniente de navío Manuel Pasquín, a la cañonera *Cuervo* en el cual se decía que:

En las pruebas oficiales que se hicieron en Barcelona el 16 de marzo, 92 se obtuvieron recorriendo seis veces una base medida de 3 millas, las velocidades siguientes:

A tiro forzado: máxima, 14,23; mínima, 13,2; promedio, 13,72.

Al natural: máxima 11,8; mínima 10,8; promedio 11,3.

En el contrato se exigía 13,5 a tiro forzado y 9 al natural.

Radio de giro, 30 metros sobre estribor y 36 sobre babor.

En el viaje que este barco ha efectuado recientemente desde Barcelona a Cádiz ha demostrado excelentes condiciones marineras, sobre todo con la mar de proa, sosteniendo en general su andar de 10 millas durante todo él (10).

Ambas cañoneras fueron destinadas al resguardo marítimo de Cartagena e ignoramos cuándo quedaron fuera de servicio.

Cierre del Arsenal Civil.

El *Arsenal Civil de Barcelona* desapareció, a mediados de la década de los noventa, cuando la Compañía Trasatlántica decidió trasladar todas sus actividades de construcción y reparación naval a la Factoría Naval de Matagorda en Cádiz.

En sus escasos diez años de historia, el A.C.B. realizó, sin embargo, una notable obra industrial: numeroso material para el ferrocarril Gerona-San Feliú de Guixols, seis barcasas de acero de 25 metros de eslora para el servicio de la Compañía Trasatlántica en Manila, cuatro gruas de 10 y 16 toneladas para el puerto de Castellón de la Plana, unos grandes almacenes para los talleres de la Compañía Trasatlántica en Cádiz, una máquina de triple expansión de 1000 caballos para el vapor *Joaquín del Piélagos*, que fue el primer buque construido en los astilleros de Matagorda, una gran grúa-draga para Filipinas (11). Y la que podría ser su obra insignia: todas las piezas de fundición del monumento a Colón en Barcelona. Allí, bajo las zarpas de los leones que rodean la gran columna, hay un nombre grabado en el bronce: *A. Wohlgemuth*.

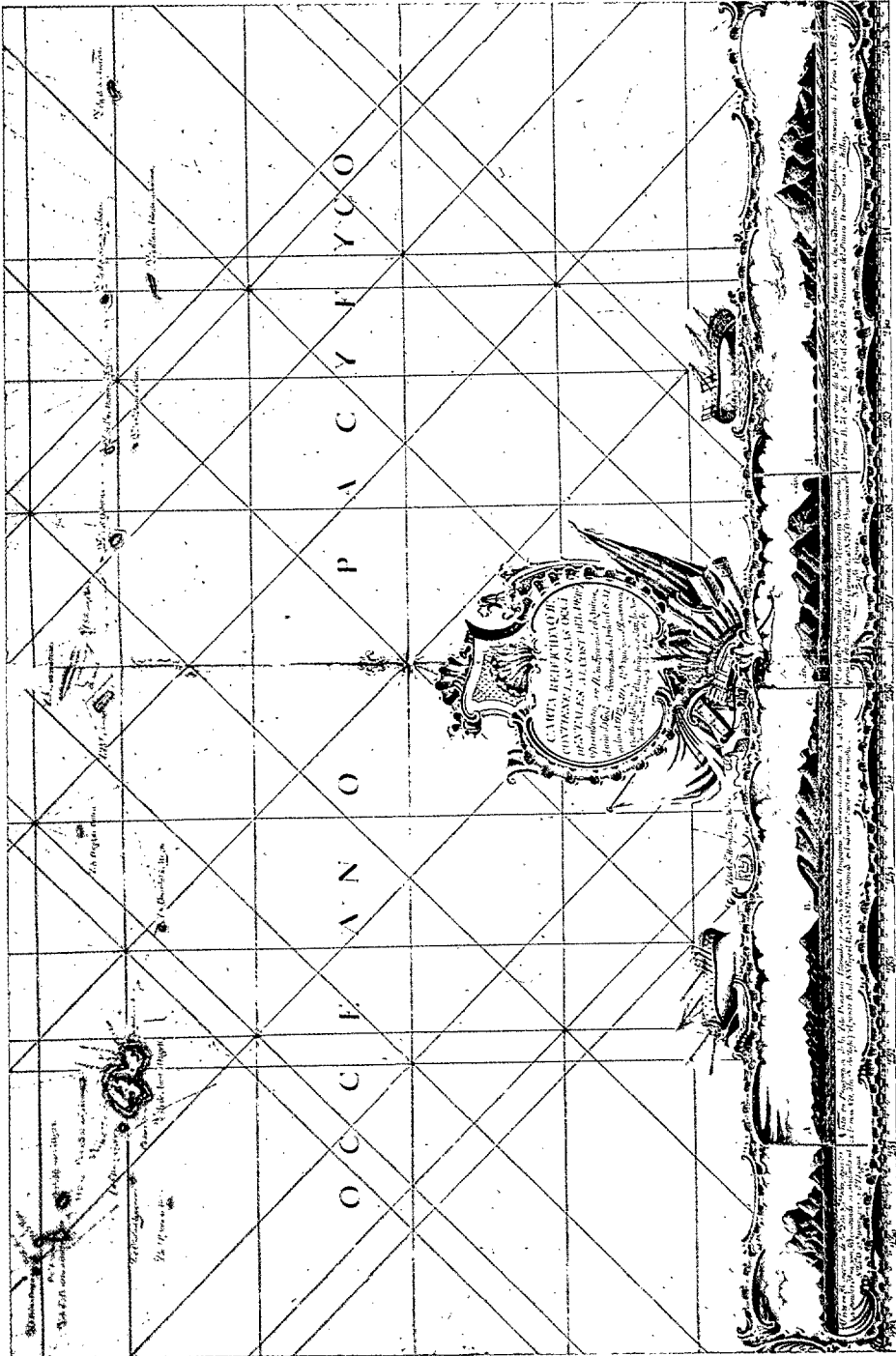
(10) *El cañonero «Cuervo»*. *Revista General de Marina*, tomo XXX, 1892, págs. 557-558.

(11) *Industria Naval en España: El Arsenal Civil de Barcelona*. *Revista de Navegación y Comercio*, n.º 113. Madrid, 15-1-1893, pág. 26.

DOCUMENTO

El documento que presentamos a continuación es un detalle de la carta general levantada por la expedición a Tahití del capitán de fragata de la Armada española Domingo de Boenechea, que salió del Callao el 26 de agosto de 1772, cuyo título dice: *Carta reducida que contiene las islas occidentales a la costa del Perú. Descubiertos por Pedro Fernández de Quirós el año de 1605 y reconocidos de orden de S. M. en los de 1772 y 1774 por D. Domingo Boeneches mandando la Santa María Magdalena (a) Águila.*

En la segunda mitad del siglo XVIII, el virrey del Perú D. Manuel Amat, para contrarrestar el expansionismo inglés, organizó una serie de expediciones en el Pacífico, entre las que podemos destacar la llevada a cabo por Domingo de Boenechea en la *Santa María Magdalena (a) Águila* a Tahití, esta expedición estudió la zona y realizó abundantes levantamientos cartográficos que se conservan en el Museo Naval de Madrid.



NOTICIAS GENERALES

Lola HIGUERAS RODRÍGUEZ

CONGRESOS Y SIMPOSIOS

1990-octubre 12 y 13. Amsterdam (Holanda).

El Nederlands Scheepvaart Museum en Amsterdam celebrará un simposio el 12 de octubre sobre el intercambio, influencia y desarrollo en las relaciones de la Marina Mercante entre el Reino Unido y Holanda entre 1700 y 1850.

Para más información contactar con Willen Mörzer Bruyns - Nederlands Scheepvaart Museum. Kattenburgerplein 1, 1018 KK. Amsterdam.

1990-octubre 19 y 20. Liverpool (Reino Unido).

Conferencia organizada por el Merseyside Maritime Museum sobre el tema «The Dockland Dilemma» para discutir los problemas que se plantean del abandono de astilleros históricos y su posible reutilización.

Para más información escribir a: Sandra Page, Merseyside Ports Survey, Merseyside Maritime Museum, Albert Dock, Liverpool L3 4AA.

1991-enero. Richmond (Virginia) U.S.A.

La conferencia sobre arqueología histórica y subacuática organizada por la Society for Historical Archeology tendrá lugar en Richmond, Virginia en el Richmond Marrior Hotel.

Para más información escribir a: John D. Broadwater, CUA Programme Chair, 1991- c/o Va. Dept. of Historic Resources, 221 Governor Street, Richmond, VA 23219.

Fecha límite de admisión el 31 de mayo.

1991-junio 14 al 19. Uppsala y Estocolmo (Suecia).

XIV Conferencia Internacional de Historia de la Cartografía.

El último plazo de presentación de los resúmenes de los trabajos es el 31 de octubre de 1990, y deberán ser enviados en inglés y en un impreso oficial.

La fecha final para enviar el importe de la cuota de inscripción es el 15 de febrero de 1991.

Para correspondencia en general: «INHOC» c/o Stockholm Convention Bureau S-115. 88 Stockholm, Sweden.

Para correspondencia científica: «INHOC» Royal Military Archives. S-115. 88 Stockholm, Sweden.

NOTICIAS GENERALES

El programa científico tratará fundamentalmente los siguientes temas:

- Cartas catastrales.
- Cartas medievales.
- Cartas militares.
- Cartas de las regiones polares y el mar Báltico.

1991-julio 15 al 19. Santa Bárbara (California).

«The Spanish Beginnings in California, 1542-1822». Organizado por el Centro de Estudios Históricos (C.S.I.C.), *presidió Research Center* y Santa Bárbara Mission Archive Library. Fecha límite de admisión: septiembre 1990. Presentación de ponencias: febrero 1991. Para más información: Centro de Est. Históricos. Departamento de Historia de América. Duque de Medinaceli, 6. - 28014 Madrid.

PREMIOS

«Concurso de monografías». Archivo Hispalense.

Convocado por la Diputación de Sevilla para otorgar cuatro premios ordinarios de 300.000 pesetas y cuatro accésit de 100.000 pesetas cada uno a trabajos inéditos. Los temas deberán ser de Historia, Literatura, Arte o Ciencias Sociales, relativos a la provincia de Sevilla. La extensión mínima de los trabajos deberá ser de 200 folios y se deberán presentar antes de las trece horas del 30 de noviembre de 1990.

Concurso de monografías de historia convocado por la Diputación Provincial de Sevilla, para dar un premio de investigación sobre Historia de América y accésit. El trabajo presentado deberá ser una obra inédita, escrita en español, de una extensión mínima de 300 folios. La dotación del premio será de 500.000 pesetas y el accésit de 200.000 pesetas. Los temas deberán ser de Historia de América, sin limitación cronológica ni geográfica, teniendo preferencia los trabajos relacionados con Andalucía.

Deberá presentarse antes del 31 de diciembre de 1990 en el Registro General de la Secretaría de la Excm. Diputación Provincial de Sevilla. Con el epígrafe para el concurso «V Centenario del Descubrimiento de América».

«The Anderson Prize 1991». Convocado por la Society for Nautical Research, será concedido en 1992 al mejor ensayo que suponga investigación original en cualquier aspecto de historia marítima (naval, técnica, comercial, económica y social) presentada al Secretario honorario de la Sociedad antes del 31 de diciembre de 1991. El ganador recibirá 500 £ y una medalla.

Para más información escribir a: Honorary Secretary. The Society for Nautical Research. c/o National Maritime Museum. Greenwich. London. SE10 9NF.

BECAS

Caird Junior Research Fellowship.

El Consejo de Administración del Museo Marítimo Nacional de Greenwich ofrece anualmente becas de investigación, dotadas con 7.500 £ para los siguientes campos: Historia Naval y Marítima británica, Historia de las Ciencias Náuticas (Astronomía, Navegación, Hidrografía, Cartografía), Arte Marítimo, Arqueología Naval o Conservación de los Museos. Los candidatos pueden ser de cualquier nacionalidad, pero deberán ser personas recién diplomadas o en curso de especialización. También podrán ser becados los proyectos no universitarios pero de nivel equivalente.

Para más información dirigirse a: Secretary of the Caird Fund. National Maritime Museum. Greenwich, London SE10 9NF, Reino Unido.

EXPOSICIÓN

1990-octubre. Bremerhaven.

El Deutsches Schiffahrtsmuseum en Bremerhaven (Alemania) está celebrando hasta el mes de octubre una exposición llamada «Die Welt in Händen: Globus und Karte als Modell von Erde und Raum», exposición sobre globos antiguos, mapas e instrumentos de navegación.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

María Pilar DE SAN PÍO

La reciente celebración en Estocolmo, desde el 25 de agosto hasta el 4 de septiembre, de la séptima reunión del I.C.M.M. (Internacional Congress of Maritime Museums) ha puesto de manifiesto la importancia de los museos marítimos y navales existentes en Suecia, y lleva a hacer en este número de la REVISTA un breve repaso a dichos centros, notables a menudo, no sólo por los objetos que guardan sino también por sus bibliotecas y archivos.

En primer lugar el *Statens Sjöhistoriska Museet* (Museo Marítimo Nacional) dirigido por la doctora Sybylla Haasum, es, sin duda, el mayor y más importante museo marítimo de Suecia. En él se muestra tanto el desarrollo de la Armada Real como el de la Marina Mercante suecas.

Las primeras piezas coleccionadas por dicho museo: modelos de buques, mascarones y cuadros, pertenecen al período del Rey Gustavo III, coronado en 1771, a quien se debe la reorganización de la flota sueca. Desde el siglo XVIII los astilleros reales habían reunido modelos formando la colección de la Marina Real que junto a la colección de la Marina Mercante, pasaron al mencionado centro.

El edificio del actual museo fue construido entre 1934 y 1938. En el piso de entrada se dedicó una gran sala para conmemorar la época del Rey Gustavo III: en la que se muestra la cabina y popa de la goleta real *Amphion* construida por F. H. af Chapman en 1789, así como muchos recuerdos de la batalla de Svensksund que tuvo lugar el 1 y 10 de julio de 1790, siendo ganada por la flota sueca frente a los rusos. La exposición continúa con varias salas dedicadas a la Marina de los siglos XIX y XX, armas y otros equipamientos de navíos. Gracias a una hermosa colección de modelos de buques de los siglos XVIII y XIX se puede estudiar el desarrollo de la construcción naval sueca, destacando la importante contribución de la técnica de F. H. af Chapman, gran ingeniero y constructor sueco que vivió entre 1721 y 1808.

En el piso superior está la sección dedicada a la marina mercante, donde se explica su desarrollo, sus rutas e instrumentos náuticos.

El museo cuenta con biblioteca, archivo documental y archivo fotográfico abiertos al público. La dirección para visitas es Djugårdsbrunnns 24 y la dirección postal: Box 27131. S-10252, Estocolmo.

El *Sjöfartsmuséet* (Museo Marítimo) de Gotemburgo fue fundado en 1917. Las colecciones crecieron considerablemente cuando el museo recibió las piezas de carácter marítimo de la Exposición de Gotemburgo de 1923. El edificio del actual museo data de 1923 y fue construido en el mismo lugar que ocupara el antiguo astillero donde se construyó el último buque de vela.

El museo muestra el transporte por mar desde el año 900 hasta el 1600 y el comercio marítimo desde Gotemburgo, ilustran este tema numerosas pinturas y modelos, entre los que destaca el *Finland*, navío de la Compañía de las Indias Orientales de Suecia del siglo XVIII.

Junto a estas piezas se encuentran: marinas y mascarones, utensilios de antiguos marinos y viejas cartas náuticas; tiene salas dedicadas a los barcos de vela del siglo XIX, a la pesca marítima, a la oceanografía, a los faros y pilotaje, al mismo puerto de Gotemburgo y a la historia naval sueca desde 1600 hasta 1980.

Incluye, asimismo, una sección dedicada a la comunicación aérea y un acuario. La dirección es Karl Johansgtan 1-3.S-41459 Göteborg.

Gotemburgo cuenta igualmente con un museo marítimo al aire libre a cinco minutos de la ciudad, conocido como «Göteborg's Maritime Centrum» que reúne el destructor *Småland*, el carguero *Fryken* (de hacia 1930), el buque de cuatro palos *Viking*, el buque faro *Fladen*, remolcadores, barcos de pesca y de canales.

El *Marinmuseum* (Museo Naval) de Karlskrona está dedicado a la marina militar de Suecia y situado en Amiralitetsslätten. S-37130 Karlskrona.

Karlskrona es una base naval sueca en el sur del Báltico. El museo es uno de los más antiguos de Suecia. En una carta real de 1752, el Rey Adolfo Federico manifestó que por motivos educativos, los modelos de buques y sus planos debían ser conservados para futuras generaciones. En la actualidad, el propósito fundamental del Museo es ilustrar, en general, el desarrollo naval sueco y, en particular, la vida y trabajo de generaciones anteriores en el astillero naval de Karlskrona. El Museo fue situado en primer lugar en la Sala de Modelos que había sido construida en 1784, y desde 1954 está instalado en los antiguos barracones para guardiamarinas construidos en 1880.

El Museo ilustra tanto la historia de Karlskrona como la de la base naval y el astillero.

La colección está dividida en cuatro secciones principales:

- Modelos referentes a la vieja construcción en madera desde 1700 y colección de antiguas herramientas del antiguo astillero.
- Gran colección de mascarones de proa de 1770 a 1850.
- Sección de armas con artillería, armas ligeras, minas y torpedos.
- Sección técnica que muestra el desarrollo de la tecnología mecánica y eléctrica, así como comunicaciones de 1840 a 1940.

Existe una sala dedicada al famoso constructor Fredrik Henrik af Chapman, cuyos buques adquirieron renombre internacional.

También es notable la galería de mascarones de Johan Törnström por la calidad de las figuras.

Otros interesantes museos marítimos de Suecia son el *Malmö Sjöfartsmuseum* (Box 406. S. 201-24 MALMO), que surgió de la exposición náutica per-

manente organizada por la Sociedad Náutica de Malmö en 1914, y el Museo Provincial de *Kalmar*, establecido en 1873 en un castillo medieval restaurado en el siglo XIX, donde se exhiben barcos de pesca, canoas, utensilios de pesca, instrumentos de navegación, armas, uniformes, pinturas, dibujos y fotografías.

Por último, se debe citar el recientemente inaugurado *Vasa Museet*, abierto el 15 de junio de 1990, situado en la isla de Djurgården, en Estocolmo, junto al que se conserva el rompehielos *Sankt Eric* y el buque faro *Finngrundet*.

Un singular edificio de cobre y hormigón aloja al colosal navío de guerra *Vasa*, de 1.210 toneladas y 64 cañones, que se hundió nada más iniciar su primer viaje en 1628. Localizado en 1956, fue rescatado en 1961 y puesto en un museo provisional donde ha recibido un tratamiento especial para conservar la madera.

El actual museo está construido en la antigua zona de los astilleros de guerra, en el viejo dique de 1879 del astillero Galärvarnet. El montaje que se ha realizado permite observar el buque desde siete niveles diferentes. El visitante entra en el Museo al nivel de la línea de flotación del buque. Las exposiciones que lo rodean describen su historia, la vida a bordo, la vida en Suecia en 1628, cómo se efectuó su rescate, procurando responder a muchas preguntas que se le pueden plantear al espectador al contemplar el *Vasa*. Todo el entorno ayuda a poner de relieve el extraordinario buque, cuya madera se conserva gracias a un microclima especial.

RECENSIONES

ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: *Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España*. Centro de Publicaciones del Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones. Madrid, 1989.

La enseñanza náutica en España tiene una importante trayectoria asoleada por la dedicación y el esfuerzo de los hombres que la enaltecieron. Como se ha dicho acertadamente, Europa aprendió a navegar en libros españoles, y de dar buen y cumplido testimonio de ello se ha encargado Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla, que con su espléndido trabajo, *Apunte para una historia de la enseñanza náutica en España*, crea —y se recrea— en el marco de un brillante análisis de un recorrido vivencial que abarca desde los albores de la navegación hasta la reciente integración de las Escuelas Superiores de la Marina Civil en la Universidad.

Utilizando un lenguaje claro y directo para lograr una fácil comunicación con el lector, Arroyo Ruiz-Zorrilla pasa revista a la evolución histórica de la enseñanza náutica que durante mucho tiempo discurre conjunta a la formación de los marinos, tanto de guerra como de paz, hasta que en siglos más recientes se perfilen y ajusten las nuevas profesiones marítimas, y la creación del título de capitán de la Marina Mercante sea un decisivo paso adelante en la consolidación de los estudios náuticos.

Muy bien trazados los capítulos correspondientes a las flotas de la Carrera de Indias en el siglo XVI —el siglo de la gran aventura marítima española— y los correspondientes a los siglos XVII y XVIII, verdadera época de plenitud, sin que desmerezcan por ello del conjunto, los análisis anteriores y posteriores de un itinerario logrado, que para el autor no guarda ningún secreto.

Una bien escogida bibliografía y los correspondientes y oportunos apéndices, profesionales y documentados (estos últimos de gran calidad histórica) completan la excelente obra de Ricardo Arroyo, a la que pone un animoso prólogo el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, cuyo decidido apoyo hizo posible la publicación.

J. C. P.

* * *

ANTIER, Jean Jacques: *Le drame de Mers el-Kebir (1940)*. Colección «Troupes de choc». Editorial Presses de la cite. 1990. 399 páginas.

Jean Jacques Antier, antiguo marino, es autor de unas cuarenta obras, más de la mitad de ellas dedicadas a la guerra marítima, entre las que destacan: *La batalla de los convoys de Murmansk* (1981), *La batalla de Malta* (1982), Una notable historia de la aviación naval en 1983, y más recientemente, en 1988 *Pearl Harbour*. Es, por tanto, un autor prolífico, cuya primera

publicación, conocida por el público en 1965, trataba sobre el almirante de Grasse; asimismo es un doble especialista: en la investigación y en la Marina Militar.

En este libro, se efectúa un estudio histórico en el que se desmenuzan los sucesos que finalizaron con el ataque de una escuadra inglesa mandada por el almirante Somerville contra otra francesa, mandada por el vicealmirante Genson, fondeada en Mers el-Kebir, cerca de Orán, el 3 de julio de 1940. Se trata, por tanto, de una de las páginas más negras y repugnantes en la historia de la Royal Navy; no la única, desde luego, ya que como es conocido, ambos países no estaban en guerra y habían sido aliados contra Alemania hasta la derrota del Ejército francés pocos días antes.

Francia había solicitado un armisticio a Alemania antes de que todo su país fuese ocupado por los invasores. Pero la flota francesa, una importante flota, no había sido derrotada y estaba intacta, lo cual acrecentaba su valor estratégico en aquellos momentos tan delicados para Inglaterra. Por ello, ésta no podía permitir que circunstancias posteriores hicieran que los barcos pasasen a los alemanes; recordemos que más tarde estuvo a punto de suceder y la Flota tuvo que ser sabotada en Tolón.

La decisión de bombardear y hundir la escuadra fondeada en Mers el-Kebir fue personal y debida a la obstinación de Winston Churchill, aunque, desde luego, para ello contó con la aprobación del gabinete de guerra de su país. Asimismo debemos reconocer que el almirantazgo fue reticente a la iniciativa hasta que al final se plegó a las órdenes del presidente del Gobierno.

El drama de Mers el-Kebir, por su tremendo impacto emocional en los franceses y fuertes consecuencias políticas —dio alas a los partidarios de la colaboración con Alemania cuya cabeza era Pierre Laval—, ya había sido estudiado por varios autores, entre otros: D. Baldensbergue (1967), R. Cantel (1943), A. Kammerer (1947), P. Varillon (1949) y Vulliez (1964) —subraye el lector lo temprano que aparecieron los primeros libros— pero Jean Jacques Antier se ha visto beneficiado por la apertura de los archivos ya que, no en vano, han pasado cincuenta años. El autor ha trabajado tanto en los franceses (Almirantazgo, Marina-Orán) como en ingleses (Public Record Office, Naval Historical Center e Imperial War Museum). Asimismo ha efectuado numerosas entrevistas a muchos de los supervivientes y ha tenido acceso a varios testimonios escritos, no conocidos hasta la fecha.

En las páginas quedan definidas las características y sicologías de varios de los protagonistas, y sus decisiones a medida que se van produciendo los hechos. Evidentemente, las estrellas son los dos almirantes que mandaban en sus respectivas flotas, Somerville y Gensoul. Es curioso conocer que como almirante al mando de la Flota H —la que va a efectuar el bombardeo— Churchill elige a uno que había sido destituido en 1939 a consecuencia de una falsa maniobra de los buques a sus órdenes que condujeron a su abordaje, y que dada la necesidad de mandos durante la guerra había vuelto a la actividad desde el retiro. Es decir, que para un *trabajo dudoso* se busca a un hombre que debía estar agradecido por ello.

El libro está estructurado en dos partes claramente definidas, en la primera con el título *Una flota muy deseada*, se tratan los antecedentes del combate desde la derrota de Francia hasta el ultimátum de Somerville a Gensoul solicitando su rendición o pase de la flota a Inglaterra, el mismo 13 de julio, y en la segunda se trata únicamente el combate. Hay un permanente deseo de precisión que se aprecia en los horarios, citas exactas de documentos, etc., hay que destacar que para amenizar y hacer más vivos los sucesos, los personajes dialogan, y eso sí, son diálogos basados en la realidad.

El balance final del combate serán 1.299 muertos y tres acorazados perdidos (*Dunquerque, Provence, Bretagne*), únicamente se escapa, saliendo a la mar, el acorazado *Strasbourg*.

Por lo anterior, es un libro ameno, de fácil lectura y muy interesante para los aficionados a la historia naval. Los profesionales de la Armada, podrán analizar e *interiorizar* los distintos sucesos y numerosos errores que ocurrieron durante la jornada, piénsese que el más importante de ellos fue que un acorazado escapó del bombardeo, haciéndose a la mar sin que fuese molestado.

Antonio DE LA VEGA

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

El material que se ofrezca para su publicación será enviado al director.

Los autores pondrán en la página del título su nombre y apellidos completos y su dirección postal para posible correspondencia.

Los artículos deben estar mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, por una cara, dejando un amplio margen a la derecha, que se utilizará para las correcciones.

A principio de párrafo se dejarán cinco pulsaciones en blanco.

Se evitará la utilización de abreviaturas.

Se subrayarán los nombres de barcos, títulos de libros y revistas, así como las citas literales, para indicar el empleo de la cursiva en imprenta.

Las notas a pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias directamente relacionados con el texto. Se redactarán en la forma más sintética posible y se presentarán en una hoja aparte con numeración correlativa.

Los títulos de las publicaciones periódicas se citarán íntegros la primera vez que se mencionen, y después se emplearán las abreviaturas existentes.

Los autores proporcionarán las ilustraciones para sus trabajos, indicando su localización en el texto; los originales de éstas tendrán la calidad necesaria para su reproducción. En todo caso deberán citar la procedencia del original y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación; la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de estos trámites.

Todas las ilustraciones enviadas pasarán automáticamente a formar parte del archivo de la REVISTA.

La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición de las mismas. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.

