

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año IX

1991

Núm. 32

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. Carlos Benítez Giménez, capitán de Intendencia de la Armada, y D.<sup>a</sup> Paloma Moreno de Alborán Calvo.

### DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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

### IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre 1991.  
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: 098-91-018-X

*Printed in Spain.*

CUBIERTA: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.



## SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL .....	5
<i>La Colección «Gran Armada»: un objetivo logrado</i> , por José Cervera Pery .....	7
<i>La Escuela Naval Militar, su origen histórico</i> , por José María Blanca Carlier .....	11
<i>Análisis militar del combate del 2 de mayo de 1866</i> , por José Ramón García Martínez .....	45
<i>La construcción naval en el Imperio Antiguo. Kehops, un buque para la eternidad</i> , por Ángel González Arema .....	67
<i>Expediciones náuticas de europeos y americanos a la costa NO. de América en el siglo XVIII</i> , por Aurora Pérez Miguel .....	77
<i>El Hospital Naval de Ferrol en 1589</i> , por Manuel Gracia Rivas ...	95
<i>Documento</i> .....	117
<i>Noticias Generales</i> , por M. <sup>a</sup> Dolores Higuera Rodríguez .....	121
<i>La Historia Marítima en el mundo</i> , por M. <sup>a</sup> Pilar San Pío Aladrén.	125
<i>Recensiones</i> .....	127

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**José Cervera Pery** es coronel auditor y periodista. Diplomado en Tecnología de la Información y en Derecho Internacional. Miembro de la Real Academia de la Historia y autor de una serie de libros de Historia Naval. Conferenciante y articulista, en la actualidad es el jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval, y jefe del Servicio Histórico del Cuartel General de la Armada. Actual director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

**José María Blanca Carlier**, publicista e investigador naval, es comandante de Intendencia de la Armada, Escala de Complemento. Colaborador habitual de la «Revista General de Marina» y otras publicaciones especializadas. Ha dictado numerosas conferencias sobre temas náuticos.

**José Ramón García Martínez**. Desde 1987 se ha dedicado a la investigación de la Campaña y Escuadra del Pacífico (1862-1869). Habiendo colaborado con varias instituciones navales de las Repúblicas de Chile y del Perú en diversas publicaciones. En esta última nación ha dictado conferencias sobre el tema.

**Ángel González Arema** es cabo escribiente de la Armada y está destinado en la Dirección General de Política de Defensa del Ministerio de Defensa. Gran aficionado a la Historia Antigua, sus estudios se han centrado en el tema de Egipto hasta el período bizantino, siendo miembro de la Asociación Española de Egiptología. Ha pronunciado conferencias en la Escuela de Aplicación de Infantería de Marina y otros centros.

**Aurora Pérez Miguel** es doctora en Historia de América. Diplomada en Comunidades Europeas y en Alta Dirección Pública. Consejera Técnica de Medio Ambiente en la Secretaría de Estado de Comunidades Europeas (Ministerio de Asuntos Exteriores). Socia fundadora y miembro de la Ejecutiva de la Asociación Iberoamericana para el Desarrollo y Comercialización de la Artesanía (AIDECA). Ha sido becada Fullbright en Estados Unidos. Ha sido enviada por el Gobierno español como experta colaboradora en la OIT en Lima. Ha sido directora de programas en la Comisión Nacional del V Centenario del Descubrimiento de América. Ha dado cursos y conferencias en varios países de América y en España. Tiene diversas publicaciones sobre temas relacionados con América, especialmente de la costa noroeste.

**Manuel Gracia Rivas** es comandante médico de la Armada, jefe del Laboratorio de Análisis Clínico en la Policlínica Naval «Nuestra Señora del Carmen», de Madrid, y colaborador habitual en el Instituto de Historia y Cultura Naval en el proyecto «Gran Armada». Ha publicado recientemente dos monografías sobre el tema: *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra* y *Los tercios embarcados*. Secretario del Centro de Estudios Borjanos de la Institución «Fernando el Católico», ha sido Premio Virgen del Carmen de libros en 1986, y dirige varias revistas de investigación historiográfica en Aragón.

## NOTA EDITORIAL

Se nos adentra el tiempo casi a hurtadillas, y cuando este número de la REVISTA esté en sus lectores, 1991 el año de las vísperas, habrá cimentado su andadura. No estamos todavía inmersos en la gran conmemoración, pero se palpa ya un aire de presentida vigilia.

Y porque el tema de América no puede estar ausente de nuestras páginas, se ofrecen dos trabajos en diferentes perspectivas, pero de análogas calidades. Aurora Pérez Miguel escribe sobre las expediciones náuticas de europeos y americanos a la costa NO. de América en el siglo XVIII, un exquisito y erudito trabajo de aspectos poco conocidos, y José Ramón García Martínez analiza el combate del 2 de mayo de 1886 entre españoles y peruanos frente al Callao, precisamente cuando se cumplen 125 años de la conflagración.

La Escuela Naval Militar, su origen histórico, es la aportación de José María Blanca, tema al que ha dedicado su talante investigador y que condensa en un excelente trabajo, como excelente es también el estudio de Ángel González Arema sobre la construcción naval en el antiguo imperio egipcio. El Hospital Naval de Ferrol en 1859, soporte médico de las grandes empresas marítimas, desde el análisis de Manuel Gracia Rivas, comporta también un acertado enfoque de un establecimiento notable en su género y en su época.

Finalizada la Colección «Gran Armada» con la publicación del último libro de la serie, «El escenario estratégico español en el siglo XVI», del almirante Fernando de Bordejé, y que esta REVISTA ha seguido paso a paso en sus distintas recensiones, no habría de faltar el toque del recuerdo hacia esta feliz tarea culminada.

Los acostumbrados espacios de Noticias Generales y la Historia Marítima en el mundo, junto al habitual Documento, completan también la estructura de este nuevo número, al que deseamos, como a todos, tenga el mayor vínculo de comprensión con el lector.

# LA COLECCIÓN *GRAN ARMADA*: UN OBJETIVO LOGRADO

José CERVERA PERY  
Director de la Revista de Historia Naval

Con la publicación de *El escenario estratégico español en el siglo XVI (1492-1556)*, del que es autor el contralmirante Fernando de Bordejé, se completa la colección *Gran Armada*, editada a expensas del Instituto de Historia y Cultura Naval, que el propio almirante preside, y con la estimabilísima colaboración del Servicio de Publicaciones de la Armada, en la que el celo entusiasta de su director, coronel José Antonio Ocampo, ha jugado un extraordinario papel. Y cito estos nombres porque de justicia es consignarlos, sobre todo en el momento de la feliz culminación de la empresa, con los títulos previstos y el número de obras programadas.

Historiar una serie de hechos y actitudes, en una catalogación de causas y efectos, supone siempre una meritoria labor, sobre todo si a través de ella se extraen los conocimientos, los sucesos y las tendencias más importantes, frutos de la ingente masa de materiales acumulados y de la bibliografía manejada. De aquí que ante todo se sacrifiquen deliberadamente impedimentos, pero no las herramientas del historiador, que ha tenido el mayor cuidado en llegar lo más cerca posible de la verdad y acudiendo a beber en las mejores fuentes. Este puede ser gratamente un denominador común, aglutinante en todos los libros de la colección.

La llamada Empresa de Inglaterra ha tenido y sigue teniendo diferentes lecturas desde las distintas ópticas y perspectivas de su interpretación. Es materia permanentemente asediada por estudiosos e investigadores de muy distinto talante, que tratan de extraer todavía deducciones novedosas, cuando no inéditas o poco conocidas, de su contexto. Esta REVISTA, sin ir más lejos, se ha honrado con las muy estimables aportaciones de especialistas e hispanistas de la talla de Geoffrey Parker, Simon Adams, Mía Rodríguez Salgado, Manuel Fernández Álvarez, Jonathan Israel, que han afrontado el tema con autoridad y solvencia, y que aún sigue abierto a nuevas contribuciones. También los seminarios hispano-británicos celebrados en Londres y Madrid en 1988 coadyugaron a un mayor despliegue historiográfico, con criterios responsables y objetivos, de la gran aventura marítima de finales del siglo XVI.

La creciente intervención inglesa en apoyo de los rebeldes de los Países Bajos y las depredaciones británicas del Imperio hispánico, hacen inminente la ruptura anglo-hispana. Pero Felipe II e Isabel I personifican, a su vez, los bloques católicos y protestantes de la Europa de las guerras de religión. El Monarca español, en un planteamiento táctico del inevitable conflicto, desea atraer —y tal vez este aspecto no haya sido cuidadosamente estudiado— a la escuadra inglesa a las costas españolas, para que un cuerpo de tropas pueda

desembarcar en Gran Bretaña desde Flandes. La Gran Armada partirá desde Lisboa; las tempestades y los navíos ingleses la destruyen en el Canal de la Mancha y el desastre naval da nuevos impulsos a los rebeldes de los Países Bajos y debilita la posición de Felipe II en Francia, donde Enrique de Borbón, con gran sentido de oportunismo histórico, abjura del calvinismo e intenta la reconciliación de los franceses bajo su corona. Sobre estos supuestos, generalizados en un planteamiento global, van a centrarse los esfuerzos investigadores, constreñidos esencialmente al ámbito naval, comercial y al difícil mecanismo de las relaciones internacionales, tan decisivas en el giro de los aconteceres.

En el orden lectivo, resultaría muy difícil la comprensión de la Empresa de Inglaterra sin el análisis de las diversas vicisitudes comerciales de los años previos al enfrentamiento hispano-inglés, las consecuencias de la proyección atlántica de los rebeldes holandeses, su comercio clandestino y la guerra económica, precedentes y premisas de la actividad bélica: el dominio de la ruta atlántica en su doble escenario, la carrera de Indias y el comercio del Norte es uno de los principales móviles de la confrontación hispano-inglesa. El libro de Carlos Gómez-Centurión, que abrió la serie en 1988, contempla como nudo central el complejo mundo de esta actividad comercial, en la que iniciativas, medidas, represalias, causas y consecuencias, son contempladas a extramuros del marco posicional del conflicto.

De 1988 es también un segundo libro, *La sanidad en la Jornada de Inglaterra*, en la que Manuel Gracia une a su condición de médico de la Armada la calidad investigadora de su obra, y de esta feliz conjunción surge el resultado de la gran aportación que supone el tratamiento completo y polifacético de un tema básico para el conocimiento del condicionante sanitario de las fuerzas militares de la época, y más concretamente en el ámbito naval. Hugo O'Donnell —autor que también tendrá una participación destacada en la colección— ha señalado a la Institución del Hospital Real como una aportación genuinamente española a la historia de la medicina militar, una de cuyas primeras y más destacadas manifestaciones tiene lugar con motivo de la Jornada de Inglaterra, y que Gracia estudia en sus orígenes, estructura, personal, medios, material y vicisitudes. Este hospital de campaña, que actúa en los preparativos, embarca en las operaciones navales y asiste de nuevo en tierra a los supervivientes, y que es el verdadero protagonista de la obra en toda su dimensión y alcance.

Todavía 1988 abarca a cubrir la publicación del tercer libro, *Los sucesos de Flandes de 1888 en relación con la Empresa de Inglaterra*, en el que Hugo O'Donnell, al frente de un excelente equipo de colaboradores, analiza la situación de Flandes y su papel en el proyecto de invasión a Inglaterra. La figura de Farnesio ha sido muy controvertida, llegándosele a culpar de su falta de colaboración en los preparativos y desarrollo de la Empresa, pero en este estudio se intenta demostrar lo contrario profundizando en las innegables muestras de lealtad del Duque de Parma, sin que esto le impidiera ver con optimismo la situación. La importante labor de documentación que aporta la

obra, sus conclusiones y sus apéndices, la convierten en imprescindible para seguir el complicado engarce de un planteamiento estratégico, que pudo ser equivocado al concebir la operación como terrestre de desembarco, en la que la Armada se limita a dar escolta a las fuerzas de invasión en vez de proyectarla como anfibia.

La herramienta naval se instrumentaliza en el cuarto libro, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada*, de José Luis Casado, en un análisis crucial del complejo y complicado problema que presentan los distintos métodos de construcción naval, con el pormenorizado estudio de las unidades de medida y métodos de arqueo de la época y el tipo de embarcaciones utilizadas en la empresa naval. Como todos los de la serie, cuenta con una serie de apéndices seleccionados de entre la masa documental estudiada.

Repiten O'Donnell y Gracia Rivas en los libros quinto y sexto de la serie, titulados *Las fuerzas de desembarco de la Gran Armada contra Inglaterra*, y *Los Tercios de la Gran Armada*, pues no en balde son dos investigadores que han dedicado el esfuerzo de muchas horas de intensa actividad. O'Donnell expone la génesis, organización y vicisitudes de la Fuerza que debió haber desembarcado en Inglaterra en 1588, cumpliendo las órdenes de Felipe II, misión que no pudo realizarse. Se profundiza en buena parte sobre la gran maniobra terrestre, poco estudiada y oscurecida siempre por el protagonismo del componente naval. Gracia Rivas, con material inédito y de primera mano, extraído de los fondos documentales, principalmente del Archivo de Simancas, acopla pacientemente hombres y nombres, aprestos y efectivos, en una complicada pero a la vez clarificadora estadística de los componentes de fuerza que estuvieron presentes en la lucha, con exacto detalle de las bajas y supervivencia, así como de las circunstancias que determinaron su poco afortunada campaña.

Un análisis razonado y profundo del complemento estratégico de la gran operación marítima; es decir, del comportamiento de la Armada o flotilla alistada por el Duque de Parma, para, bajo la protección y apoyo de Medina Sidonia, realizar una sorprendente operación anfibia, inusitada en su época, para la conquista de Inglaterra, es el tema central de *Los medios navales de Alejandro Farnesio*, séptimo libro de la serie y de la autoría de Fernando Riaño. Si la Empresa no concordó con las previsiones que se proyectaron, no fue por falta de visión y juicio político del Duque de Parma, y Riaño lo justifica plenamente en su logrado trabajo.

Puede parecer paradójico que el último libro de la colección, *El escenario estratégico español en el siglo XVI*, del almirante Bordejé, sea el espléndido broche de la serie, cuando por la temática y contenido de su planteamiento y su encuadre temporal debiera haberla abierto. Pero uno de los mayores aciertos de esta colección es la de su interdependencia funcional. Cada libro comporta una puesta en situación que permite su lectura con absoluta desvinculación de cualquier otro. Y en esta monografía, importantísima por cuanto se despliega el gran mapa marítimo de la España del siglo XVI, no se marginan antecedentes conyunturales, pero absolutamente necesarios para una globa-

lizada identificación temática. Todos los ámbitos del interés estratégico son expuestos con realismo y rigurosidad. El resultado final permite calibrar en su conjunto la realidad española, en su marco operativo, estratégico y logístico, en una centuria clave.

Sin arrogarnos funciones de juez o parte, no dudamos en calificar como prestigiosa, en todo su valor semántico, a la colección *Gran Armada*, que en el corto espacio de tres años —1988-1990— ha conseguido enriquecer los admirables fastos de la historiografía española.

# LA ESCUELA NAVAL MILITAR, SU ORIGEN HISTÓRICO

José María BLANCA CARLIER

Desde su fundación en Cádiz en 1717, la Academia de Guardias Marinas ha pasado por diversos períodos hasta culminar en 1943 en su actual emplazamiento de Marín (Pontevedra).

Salvo un período de 37 años (1817-1908), en que impartió sus clases a bordo de la vieja fragata *Asturias*, de pontón en El Ferrol, siempre, antes y después de estas fechas, tuvo su sede la Academia en la Isla de León. Para no perder la continuidad histórica, sólo voy a hacer unas breves referencias a este período, así como el de las Academias de Ferrol y Cartagena, que sólo permanecieron abiertas 48 años (1776-1824).

En este trabajo voy a exponer las vicisitudes de la Academia de Cádiz y sus posteriores traslados a la Isla de León, Arsenal de La Carraca y población de San Carlos, en la que ya se denominaba ciudad de San Fernando.

## **Academia de Guardias Marinas.**

Una de las muchas e importantes aportaciones de Patiño a la recién formada Marina fue la creación de un centro para enseñanza e instrucción de futuros oficiales, poniendo en ella gran dedicación y afecto. Hasta entonces éstos solían proceder, bien del Colegio de Pilotos de San Telmo de Sevilla —donde también aprendían disciplinas militares, como Artillería, cuyo autor era el profesor y presbítero Juan Sánchez Reciente—, bien de los cadetes de Galeras de Cartagena, llamados Guardias de Estandarte, o bien de escuelas navales extranjeras. El ministro francés Juan Bautista Colbert crea en 1669 la *Compagnie de Gardes Marins*, que fue disuelta dos años después. En 1683 se establecen tres nuevas compañías en Brest, Rochefort y Tolón, cuyas enseñanzas científicas estuvieron a cargo de los jesuitas hasta su expulsión en 1762. Uno de nuestros almirantes, Blas de Lezo, nacido en Pasajes, finalizó en 1701 en Francia los estudios de oficial de Marina. Allí recibían una instrucción que se basaba en una sólida formación teórica, al contrario que los ingleses, que formaban a sus oficiales desde niños con la enseñanza predominantemente práctica de avezados marinos.

Patiño pensó que los jóvenes aspirantes a oficial de Marina debían de proceder de la nobleza, utilizando para su formación un sistema mixto entre el francés de los *Gardes marins* y el inglés de los *midshipmen*, que conjugasen las enseñanzas teóricas indispensables para navegar, con la práctica de hacer hombres de mar, a la vez que se les inculcaba espíritu de cuerpo y amor a la patria. Para ello redactó Patiño *Las ordenanzas e instrucciones que se han de observar en el cuerpo de la Marina de España*, de fecha 16 de junio de 1717,

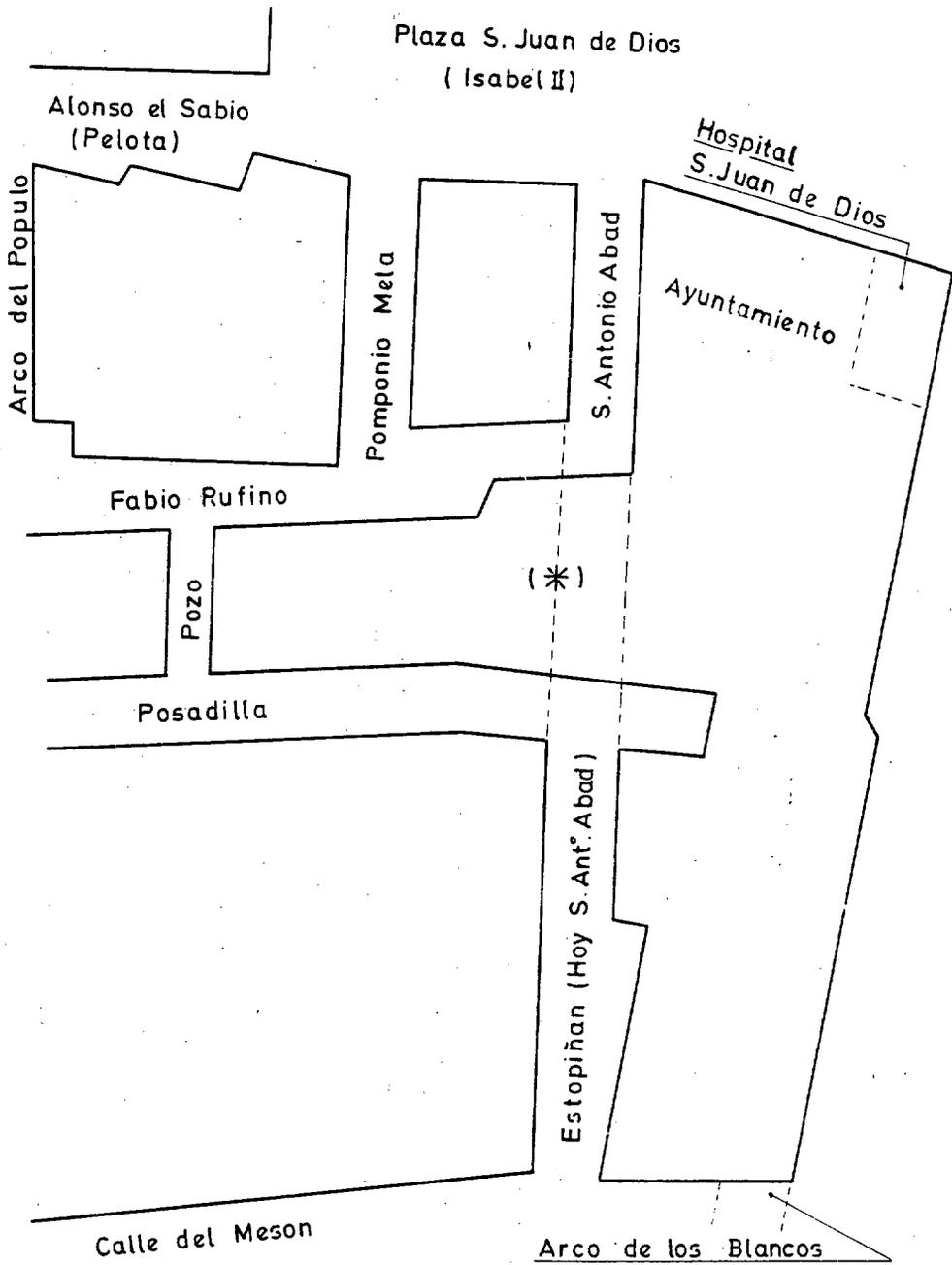
conocidas por las Ordenanzas de Patiño, que fueron reimpresas por el impresor mayor del Reino, Gerónimo Peralta, en Cádiz. El capítulo VI de dichas ordenanzas se refería concretamente a *los cadetes o guardiamarinas*. En su artículo 16 se decía, que para ingresar como guardiamarina, los aspirantes habrían de tener la calidad de hijodalgo o hijo de militar con empleo superior a capitán. Esta cualidad también se exigió posteriormente en 12 de marzo de 1738, para ingresar en el Ejército como cadete.

El Conde de San Vicente, en 24 de marzo de 1783, funda en Portugal la *Companhia de Guardas Marinhas*, acogiéndose a un sistema intermedio, entre el seguido por Francia, Inglaterra y España, que duró muchos años.

### Fundación en Cádiz.

Hay quienes afirman que la Academia de Guardias Marinas se fundó en 1716, y quienes opinan que fue en ese año cuando se dictó la disposición que creaba el cuerpo; y que dicha fundación no se llevó a cabo hasta 1717. Existe constancia de que a fines de 1716 su creación estaba decidida, pues ya los distintos delegados de las provincias marítimas habían recibido instrucciones sobre la forma de elección de los futuros alumnos. En la sección de Manuscritos del Museo Naval figura una carta del Príncipe de Campo Florido, comandante general de la provincia y capital de Guipúzcoa, fechada el 28 de noviembre de 1716, animando a la juventud a incorporarse al servicio de la Armada, ya que el Rey había determinado establecer este importante cuerpo. Agregaba que la carrera habría de ser de las más sobresalientes en el ramo de las Milicias, pues serían sujetos distinguidos los que ingresasen en ella. Patiño, al dar cuenta al ministro D. Andrés de Pes en 15 de abril de 1717 de su formación, dijo que *eran mozos de presencia y propicios a alimentarse de gloria*.

Fue establecida en el Departamento Marítimo de Cádiz, fijando su sede en varias casas contiguas al Ayuntamiento, que se alquilaron para tal fin, enclavadas en el tranquilo y aristocrático entonces barrio del Pópulo. La institución comprendía dos estructuras. Una docente (academia) y otra militar (compañía). En la primera radicaba la enseñanza, con sus clases, biblioteca y armeros, que se instaló en un caserón de D. Juan de Villavicencio, perteneciente a la nobleza, y a una familia en la que figuraron varios regidores de Cádiz, y que se había afincado en Jerez; y la *posada* o cuartel, que empezó a funcionar algo más tarde, por lo que en un principio no se alojaban todos juntos, y por motivos particulares, falta de habitaciones u otras causas, se les permitía vivir en casas de parientes o en otras, encargándose a uno de los oficiales de la Academia que informase de su modo de vivir, visitándoles las veces que juzgase conveniente. Al objeto de dar cabida en la *posada* a todos los alumnos, se alquilaron unas casas más de los Villavicencio, pertenecientes a D.<sup>a</sup> Melchora, marquesa del mismo apellido, que habían pasado de esta familia al Conde de Alcudia. El Ayuntamiento, en 8 de marzo de 1717, unas semanas antes de la apertura de la Academia, cedió algunas habitaciones contiguas a



(\*) POSADA DE LA ACADEMIA.

la Cárcel Real, que habían servido de vivienda a los Corregidores, para comunicarla con las de los Villavicencio, donde según el escrito de Patiño *S. M. piensa se alojen los guardiamarinas que se piensan crear*. En estas habitaciones citadas y por detrás de la cárcel, se instaló la vivienda del capitán de la Real Compañía, que fue la denominación que se dio a la agrupación de los cadetes. Con el tiempo y a medida que aumentaba el número de alumnos hubo otras ampliaciones. En 1754 se ocupó otra casa también de los Villavicencio y a la que llamaban *casa del canónigo*, por haber vivido en ella tiempo atrás un miembro de esta familia, D. Rodrigo, deán de la catedral. Todas estas casas, alquiladas por la compañía, dieron lugar a que la calle donde estaban situadas se conociera como la de la *Posada de la Academia*. Además del profesorado contaba la Academia con profesores civiles, a los que se denominaba maestros. Muchos de estos eran pilotos de prestigio. Como en toda convivencia humana, hubo roces entre los maestros y los militares, algunos de los cuales tuvo que resolver Patiño. Aquellos alegaban su condición civil para no verse obligados a obedecer en muchas cuestiones.

La Asamblea Amistosa Literaria, asociación creada a mediados de 1983 en evocación de la que con el mismo nombre fundó Jorge Juan a principios de 1755, colocó el 16 de noviembre de 1984, en la fachada lateral del Ayuntamiento que da a la calle San Antonio Abad, una lápida indicando el lugar donde estuvo situada la casa de Jorge Juan cuando fue capitán de la Compañía de Guardias Marinas.

En el mismo año de la fundación de la Real Compañía, y por influencia cerca de Patiño del insigne marino gaditano D. Andrés de Pes, Felipe V, por Real Cédula firmada en Segovia el 12 de mayo, dispuso el traslado a Cádiz de la Casa de Contratación y el Consulado de Indias de Sevilla, que radicaban en esta capital y se regían por ordenanzas firmadas en Alcalá de Henares por los Reyes Católicos el 20 de marzo de 1503. El cometido de dichos organismos era dar mayor impulso a las expediciones ultramarinas.

Al parecer, la inauguración de la Academia fue a primeros de mayo de 1717, ya que el contrato que firmó Patiño con Carlos Aucardo, sastre de la calle Nueva, especifica que los doscientos cuarenta uniformes de los cadetes, más los de los músicos, debían estar terminados para finales de abril.

El 7 de febrero de 1717 ya se contaba con los 37 primeros futuros alumnos. La mayor parte eran vascos y habían embarcado en Pasajes en los navíos *San Luis*, *San Fernando*, *San Pedro* y *San Juan Bautista*, arribando a Cádiz el 13 de mayo, lo que hace pensar pudiesen iniciarse las clases el día 15.

El Cuerpo de Guardias Marinas estaba considerado como tropa de la Casa Real, y se le tenía como sucesor de los Guardias de Estandarte o Cadetes de Cartagena, como queda dicho.

Los empleos de capitán, teniente y alférez de la Compañía eran desempeñados como sigue: capitán, un jefe de escuadra, teniente general o brigadier y en algunas ocasiones, capitán de navío. Teniente, un capitán de fragata o teniente coronel, y alférez, un teniente de navío o capitán.

El primer capitán de la Compañía fue el brigadier D. Luis Dormay. Para

teniente se designó a D. José Marín, que estuvo muchos años destinado en la Academia y alcanzaría el empleo de teniente general y que entonces era capitán de Caballería; y para alférez, al capitán de Granaderos D. Juan José Navarro, recién incorporado a la Marina y que más tarde, como es sabido, por sus destacados servicios, sería el primer Marqués de la Victoria. Algo después fueron nombrados dos oficiales más, D. Guillermo Bustamante y D. Agustín Arredado. En 1 de enero de 1718 se añadirían otros dos: D. José Paventest y D. Gaspar de Evia y Valdés, así como un capellán. El piloto mayor de la Carrera de Indias, D. Pedro Manuel Cedillo Rujaque, fue nombrado jefe de estudios. Escribió, para uso de los alumnos, un Compendio del Arte de la Navegación, que se imprimió en Sevilla en 1717.

Una Real Orden de 18 de septiembre de 1719 disponía que los oficiales de las Compañías de Guardias Marinas disfrutasen las siguientes consideraciones: de coronel, el capitán, si no tuviese mayor grado; de teniente coronel, el teniente, y de capitán, el alférez.

El primer guardiamarina de los inscritos fue D. Esteban Reggio y Gravinga, Príncipe de Yache, el 7 de febrero de 1717.

La banda de música con que contaba la Compañía era muy popular en Cádiz. Los conciertos que ofrecían en el Ayuntamiento con ocasión de las proclamas reales corrían a cargo de ella.

El uniforme era muy parecido al del Cuerpo General. Consistía en casaca de paño azul fino, forrado en sarguilla roja; vueltas de grana, pequeños ojales de oro hasta la cintura, en ambos lados, con tres alamares de oro a cada lado y atrás en la cintura; otros tres en los golpes de oro; y en cada manga, sobre la divisa, otros tres con los botones de oro correspondientes. La chupa era de escarlata fina con ojales de oro sólo a un lado, y al otro, botones de lo mismo; y el forro, como el de la casaca. Los calzones eran azules, del mismo paño de la casaca, forrados en lienzo; las medias rojas y el sombrero de medio castor. Se distinguía del que usaba el Cuerpo General por ser el galón que bordeaba la casaca, chupa, bocamanga y sombrero, más estrecho. Se diferenciaba del de los Guardias de Corps, en que el galón mosquetero era dorado y plateado el de éstos. También usaban un casacón para la mar, siempre que se hallasen embarcados. Era de paño ordinario azul o de barragán, con botones de lo mismo hasta la cintura y cerrada la vuelta de la manga; forrado en sarguilla roja la mitad de los cuartos delanteros de arriba a abajo, al objeto de preservar de las lluvias la casaca de uniforme.

Para el ingreso en la Academia sólo se exigía, en un principio, examen de las cuatro reglas y no exceder de dieciocho años de edad. Los que no poseían antecedentes de nobleza y tenían alguna más edad, podían ingresar como aventureros —algo parecido a un marinero distinguido—, aunque se incorporaban al mismo régimen de estudios y formación que los guardiamarinas. Como aventureros ingresaron marinos tan insignes como el teniente general D. Antonio Ulloa —compañero de Jorge Juan—, el jefe de escuadra D. Santiago Liniers; el que fue en varias ocasiones ministro de Marina, D. Francisco

de Paula Pavía, autor de las conocidas obras *Historia General de la Marina Española* y *Galería biográfica de los Generales de Marina*, y otros muchos más.

Sin embargo, con respecto a la edad de ingreso, hubo excepciones, pues entre los incorporados en las dos promociones de 1717, alguno contaba 24 años, y el primero de los que ingresaron en 1718, D. Félix de Dicastillo, tenía 26 años. Por cierto, este alumno embarcó en el brulote *Castilla* en funciones de alférez de fragata, siendo el primero de los guardiamarinas que desempeñó este empleo.

El ingreso en la clase de aventurero fue suprimido en 7 de marzo de 1824.

El plan de estudios comprendía una formación teórica, dividida en semestres, y otra práctica en los buques. En el primer régimen de estudios de la Academia, cursaban las siguientes materias: Aritmética, Álgebra, Geometría, Trigonometría, Cosmografía, Náutica, Fortificación, Artillería teórica y práctica, Armamento, Evolución Militar, Construcción Naval, Maniobra de naos, Música, Esgrima y Danza.

Este plan de enseñanza regiría hasta 1734.

En principio la Real Compañía debía contar con 158 cadetes, entre los que habría un determinado número de brigadieres y subbrigadieres, como alumnos aventajados. Posteriormente sufrió algunas variaciones.

Percibían de sueldo los guardiamarinas 15 escudos de vellón al mes.

Los candidatos a plazas de guardiamarinas, una vez examinados, pasaban unos a la Academia, mientras otros embarcaban en las distintas unidades, tomando parte en las campañas en las que éstas intervenían, en las que muchos murieron y otros cayeron prisioneros.

En 1717, año de su creación, ingresaron en la Academia dos promociones, de las que un centenar formó parte de la primera expedición del cardenal Julio Alberoni, ministro de Felipe V, confiada al Marqués de Mari, que fue su capitán. En esta acción cooperaron los guardiamarinas junto a las tropas de la Casa Real, con las Reales Guardias Españolas y las Valonas, en la campaña de Cerdeña. El tiempo de embarque de estas dos promociones duró unos seis años, siendo promovidos a oficiales a los nueve años de su incorporación a la Academia.

D. Juan José Navarro prestó tales servicios a la Academia desde que fue nombrado alférez en 1 de mayo de 1717, que cuando en 31 de octubre de 1719 se le concedió la distinción de teniente coronel de Infantería, siguió en la compañía desempeñando todavía el puesto de alférez. Decía la disposición que le autorizaba a continuar en su puesto: *En contemplación a su mérito personal, y no por establecimiento del empleo de alférez, ya que sólo debía tener el grado de capitán, como estaba ordenado.*

Las Ordenanzas de Patiño tratan, en capítulo VI, *De los cadetes o guardia marinas* y dice: *Los cadetes embarcados, se deben principalmente considerar como gente de guerra y parte principal de la que guarnece los navíos; y consiguientemente, deben ejecutar lo mismo, que los soldados que se hallen en ellos en lo tocante a guardias, con la sola diferencia del paraje, y forma con que se les mandará ejecutar por los capitanes de los navíos. Los cadetes, durante el*

*tiempo que se mantuvieron en la mar, deberán tener, según S. M. ha dispuesto, además de su sueldo, una ración y media de Marina; y los comandantes señalarán su alojamiento en catres, que se hallaren a este fin destinado en los navíos y dispondrá que se ponga en el paraje más decente, según permitiese la calidad del navío o fragata, que ordinariamente será bajo el alcázar, principiando al más antiguo inmediato a la cámara, como asimismo, que puedan colocar su ropa en parte más segura y resguardada.*

Los guardiamarinas, para hacer prácticas, asistían a la carena de los navíos que se realizaban en los astilleros de Puntales, Puente Zuazo y caño de La Carraca.

El 13 de agosto de 1776 se establecerían Academias de Guardias Marinas en los otros dos Departamentos Marítimos, Ferrol y Cartagena.

A estos centros acudieron muchos jóvenes españoles y también extranjeros. De ellos sólo citaré dos, que por sus sobresalientes méritos figuran en el Panteón de Marineros Ilustres: El capitán general Federico Gravina, de Palermo, héroe del combate de Trafalgar, y el francés Santiago Liniers, jefe de escuadra que reconquistó Buenos Aires del poder de los ingleses, rechazando un ejército de doce mil hombres, que pretendían de nuevo apoderarse de la plaza.

Poco después de establecida la Academia, el Zar Pedro el Grande de Rusia envió a Cádiz 22 jóvenes aristócratas con objeto de formar la plantilla de la Armada de su país. Fueron dados de alta en la Academia el 15 de agosto de 1719.

No les fue bien en la Academia a los rusos. El desconocimiento de nuestro idioma les hacía muy difícil el aprendizaje en los estudios, por lo que insistentemente pedían se les embarcase. Uno de los alumnos, Alejo Boloselski, falleció a los nueve días de iniciar el curso y fue enterrado en el Hospital del Rey, que por entonces dependía de Marina. Otro sufrió enajenación mental, siendo apartado de los estudios. Fueron repatriados el 28 de febrero de 1720.

Los veinte restantes servirían posteriormente en las fuerzas armadas de otros países: quince en Irlanda y cinco en Holanda. Cuatro de ellos llegaron al almirantazgo y dos a brigadier del Ejército de Tierra.

También se instruyeron en estas Academias jóvenes hispanoamericanos en número aproximado de 180, muchos de ellos hijos de españoles desplazados a aquellas tierras con ocasión de destino o hijos de españoles que habían contraído matrimonio con nativas. Otros procedían de la oficialidad del Ejército español nacidos en Ultramar.

Cuba, Argentina, Perú, Colombia, Méjico, Venezuela, Guatemala, Chile, Bolivia, Santo Domingo, Uruguay, Puerto Rico, Ecuador y Honduras enviaron a España grupos selectos de sus juventudes, que deseaban dedicar su vida a la Armada. De Filipinas llegaron cuatro. El mayor contingente vino de Cuba, de donde procedía casi medio centenar y otra cuarta parte del centenar llegó de Argentina.

El guardiamarina sevillano Juan Manuel Negrete Alcántara, a quien se le había concedido el ingreso en 6 de abril de 1717, falleció el 30 de noviembre

siguiente, mientras cursaba los estudios, siendo inhumado en la iglesia catedral gaditana.

La Academia tenía imprenta propia, que presentaba los trabajos más cuidados de la época. Más tarde imprimiría obras tan conocidas como el *Compendio de navegación para el uso de los caballeros guardiamarinas*, de Jorge Juan; *Aritmética*, por su profesor Luis Godin; *Geometría y Trigonometría rectilínea*, de Vicente Tofiño; *Artillería*, de Francisco Javier Rovira, etc. En 1790 —ya la Academia en la Isla de León—, Mazarredo publicaría sus *Leciones de navegación*.

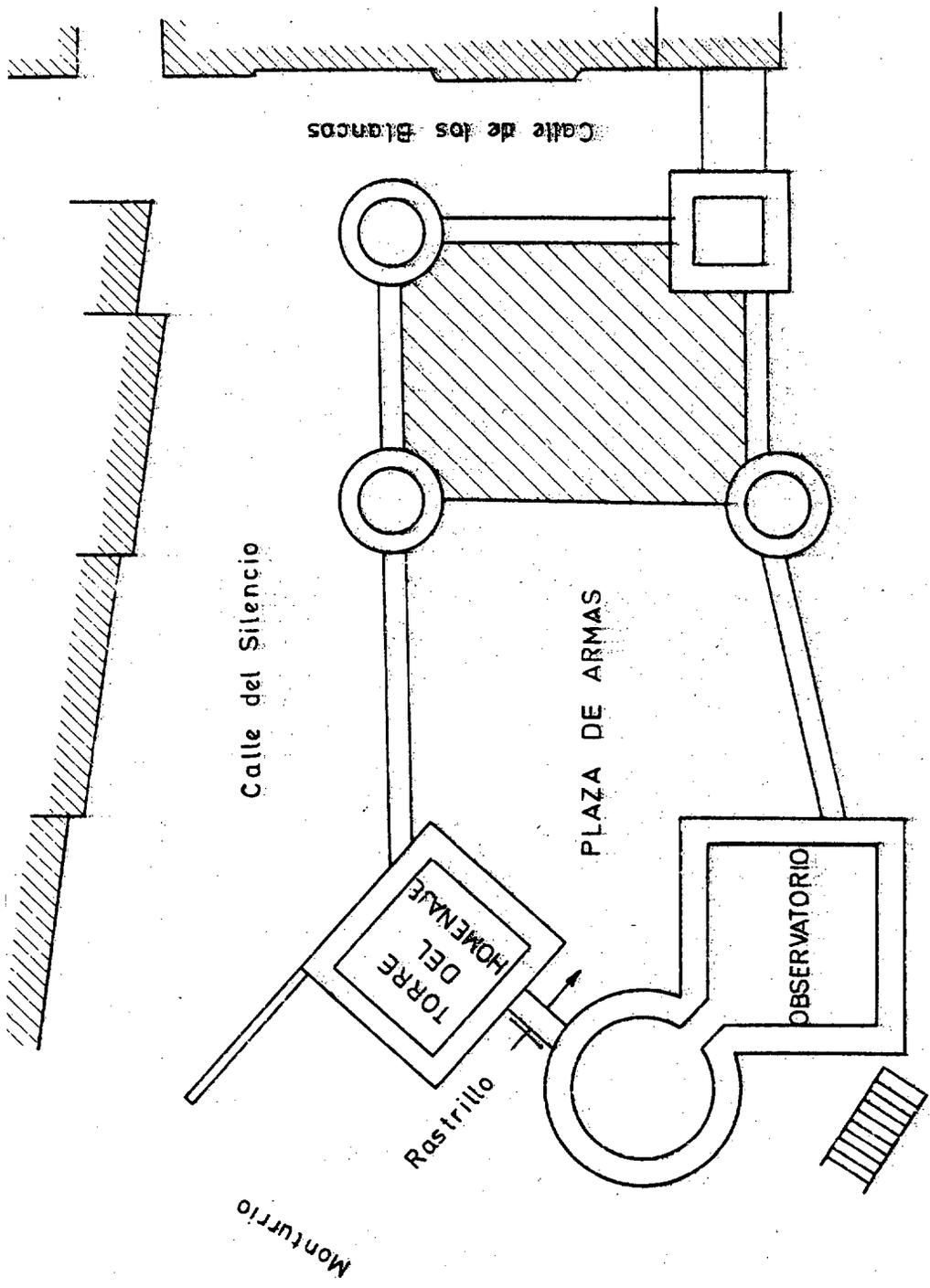
El 2 de marzo de 1728, los Reyes Felipe V e Isabel de Farnesio visitan Cádiz. Desde el balcón del Ayuntamiento presencian una parada militar. La Compañía de Guardias Marinas formaba con otras fuerzas, a la derecha de la guarnición, en las Puertas de Tierra y durante el desfile realizaron evoluciones y ejercicio de manejo de armas.

El profesorado civil de la Academia lo regía un director con los maestros necesarios, incluidos los de idiomas, música, danza y esgrima: casi todos escogidos del claustro del Real Seminario de San Telmo. Los maestros de la Academia influyeron sobremanera en la cultura gaditana, su prestigio les hacía intervenir en múltiples asuntos afines y aun ajenos a sus disciplinas, y así vemos que fue el maestro de matemáticas D. Francisco del Orbe quien falló en definitiva el concurso de proyectos de la catedral nueva, eligiéndose el del arquitecto Vicente Acero. El 9 de noviembre de 1768, Tofiño, en unión del capitán de fragata Juan Lombardón, interviene en un certamen literario de Rosario Cepeda, hija de un regidor perpetuo de la ciudad. El Ayuntamiento de Cádiz, que conocía bien el pluralismo cultural de Tofiño, le encarga en 22 de junio de 1771 una detallada información sobre un proyecto de alcantariñado y saneamiento de la ciudad. Las actas capitulares de Cádiz contienen muchos informes de Tofiño y del maestro de idiomas José Carbonel Fogassa, bibliotecario de la Academia, buen matemático y excelente humanista.

La *Posada* tenía pared medianera con el Ayuntamiento, por cuyo uso se entabló pleito con el Conde de Alcudia, hasta que por un reconocimiento pericial se demostró que formaba parte de la antigua muralla, propiedad por tanto de la ciudad.

Veamos sucintamente cuál fue el destino del primer centro docente naval castrense de España. A finales de 1770, al haber aumentado la guarnición de Cádiz, es habilitada la Academia para alojar tropas. Al quedar desocupada fue arrendada a un particular, D. José González Pisón, según consta en el folio 470 del Libro de Cabildos de 1788. Este elevó queja al Ayuntamiento, porque con 6.000 reales de alquiler, la Condesa de Alcudia lo quiso elevar a 18.000. La posada de la Academia se conoció más tarde como *Posada del Caballo Blanco*, por estar instalada en ella un teatro para aficionados, que llevaba aquella denominación.

Al objeto de ampliar el edificio, el Ayuntamiento adquirió a fines de 1861 la Academia, que era contigua, y posteriormente la posada, parte de cuyo solar fue destinado a vía pública. Finalizaron las obras en 1864.



## Observatorio.

Bajo la dependencia de la Academia de Guardias Marinas existía un observatorio cuyo fin principal era servir de práctica a los cadetes. El establecimiento tiene su origen en una carta que el 26 de diciembre de 1749 dirigió desde Londres Jorge Juan, que entonces era alférez de la Real Compañía, al Marqués de la Ensenada. Entre otras cosas, decía: *Cuando vaya a Cádiz, sin causar mucho gasto formaré un observatorio, que hallará ya hecho Mr. Godin cuando venga, el que podrá gobernar, y en el cual no sólo aprenderán los guardiamarinas, sino muchos aficionados de Cádiz, tanto la Astronomía como la Mecánica y otras cosas, con los cuales darán crédito a una nación que merece muy bien tenerle.* Es en este año de 1749 cuando se inicia en Marina la época del oficial científico, por los conocimientos de Rodrigo de Urrutia, Jorge Juan y Antonio de Ulloa.

El 13 de septiembre de 1751 fue nombrado Jorge Juan capitán de la Compañía. Como teniente y alférez de la misma figuraban, respectivamente, Antonio de Ulloa y José Mazarredo. Vicente Tofiño y el académico francés Luis Godin formaban parte del cuadro de profesores de la Academia.

Los primeros instrumentos fueron adquiridos por Jorge Juan en Londres. Aspiraba a que la Academia fuese una institución modelo y el Observatorio un centro de investigación astronómica. Entre los instrumentos que se trajeron —los más preciados y costosos de su tiempo— figuraba un mural muy apreciable construido por Juan Bird. Más adelante, en un escrito de 19 de diciembre de 1788, diría con referencia a ellos: *Ni el quinto de los Observatorios extranjeros, puede compararse al nuestro en el sentido de los instrumentos y el Rey tiene un tesoro en este género.*

Se emplazó el Observatorio en el torreón del castillo de la villa, conocido como castillo viejo o de la pólvora, situado en el final de la calle Misericordia —después de San Juan de Dios—, en el lugar que hoy se halla una guardería infantil, contigua al Arco de los Blancos. Por la citada calle se apreciaban no hace muchos años las rocas sobre las que se levantó el castillo con un torreón cuadrado y un cubo. Por su color terrizo de piedra, albero y calamocho destacaba sobre las edificaciones próximas, constituyendo uno de los rasgos más notables del Cádiz antiguo.

Vicente Tofiño explica así la instalación del Observatorio en el torreón del castillo: *La pieza destinada para las observaciones astronómicas es una sala que tiene once varas y media en cuadro, y está formada sobre la espesa y fuerte bóveda de un torreón antiguo, cuya construcción y figura dan bastantes señas de ser obra de los romanos. La anchura de sus muros y firmeza de sus cimientos hacen de este edificio uno de los más sólidos de Cádiz. Los cuatro ángulos del Observatorio se dirigen a los cuatro puntos cardinales y por la parte del Sur se descubre el horizonte de la mar, que está regularmente limpio y claro, por la bondad del clima y bella situación de Cádiz.*

En troneras y tragaluces se hicieron los necesarios huecos, que ocuparon los aparatos propios de la astronomía. Los oficiales y guardiamarinas efectua-

ban ensayos prácticos, como el que hicieron desplazándose con el maestro Luis Godin a Trujillo para observar el eclipse de sol que tendría lugar el 26 de octubre de 1753, con el fin de fijar la longitud de la ciudad, comparando la observación con la que habían de hacer los astrónomos en París y Lisboa.

Adolfo de Castro, historiador de Cádiz, en 1858 decía con referencia al Observatorio lo siguiente: *Jorge Juan fundó en Cádiz el Observatorio astronómico, en el castillo de los Guardias Marinas, llamado en otro tiempo de la villa del que hoy sólo se conserva el solar, y del que mañana apenas se conservará la memoria.*

Veamos lo que fue del castillo, una vez verificado el traslado del Departamento en 1769. A finales de 1770, por haber aumentado la guarnición de Cádiz, es habilitado de cuartel. En este año también se habían alojado en él las tropas de la expedición de Ceballos a Brasil. En 1792 se trató de establecer la cárcel en el castillo, acordando el Ayuntamiento, el 22 de mayo de dicho año, que *por ser monumento antiguo no debía cambiársele de forma.* El intento fue ocasionado al derribarse la Cárcel Real, contigua a la capilla del Pópulo.

El 24 de agosto de 1795, ante el escribano D. Cristóbal González Téllez, se formalizó su venta al vecino de la Isla de León D. Manuel González Pedreño, quien lo tuvo cerrado mucho tiempo sin efectuar obra alguna. En 1847 fue demolido y más tarde, en 1864, con el solar más reducido por reformas municipales, se terminó de edificar en 7 de julio de 1872 un asilo para niños, actualmente Guardería gaditana de la Infancia y Clínica municipal.

El terreno escogido en la Isla de León para emplazar el nuevo Observatorio fue el conocido por «Pago o Cerro de Torrealta», colocándose la primera piedra el 3 de octubre de 1793.

En tanto no iniciara sus actividades el nuevo Observatorio, el taller de relojería funcionaba en la Academia de Guardias Marinas de la Isla de León, a donde se había trasladado el existente en el barrio del Pópulo.

### **Traslado de la Academia.**

El 15 de noviembre de 1769 se establece la Academia de Guardias Marinas en la *Casa del Sacramento o de la Reina* de la Isla de León. Esta mudanza fue del agrado de los profesores del centro, que deseaban *apartar a los cadetes de las excesivas distracciones de la bulliciosa ciudad gaditana.* Se hallaba situada en la barriada del Sacramento, en la prolongación de la actual calle Manuel Arriaga, detrás del amplio edificio que la Compañía de María tiene en la calle Real. Todavía por los años setenta, al cabo de un siglo, se conservaba en estado ruinoso la casa. Una vez abandonada por los cadetes, la *Casa del Sacramento* sirvió durante muchos años de vivienda a familias modestas, y al final, dado su estado de inhabilitabilidad, fue abandonada. En estas condiciones, aún podía contemplarse lo que había sido del patio de instrucción de los alumnos y el artesonado de paredes y techumbres. Disponía de sala de

armas, museo desde 1774 y una extensa biblioteca. Posteriormente fue demolido sin que se alzara una sola voz en defensa de su conservación. En el Archivo de Simancas se conservan los planos de las obras que se efectuaron en la mencionada finca para acondicionarla como Academia. Uno de ellos, el trazado por D. Tomás Canelas de la Torre, capitán de Infantería excedente y maestro de Fortificación y Dibujo de la Academia, describe los tres pisos del inmueble y la distribución de los distintos servicios así como la vivienda del capitán-comandante. Esta casa había sido elegida después de haberse comprobado que reunía mayor número de requisitos de los que el Ministerio había indicado. Debía tener un centro de instrucción naval, según acredita una carta que el 16 de abril de 1769 dirigió el entonces capitán de la Compañía de Guardias Marinas D. Antonio Possada al Marqués de la Victoria, que decía: *Excmo. Sr.: Recibí la de V. E. de ayer en la que se sirve decirme lo resuelto por S. M. tocante a los inconvenientes que se notan en las casas destinadas en la Isla de León para academia y cuartel de Guardias Marinas, de lo que quedo prevenido.*

Las Ordenanzas de 1793, referentes a los guardiamarinas, decían: *Quando faltan oficiales de guerra de la dotación de un barco, recaiga el mando en el brigadier, subbrigadier o el guardiamarina más antiguo con preferencia a los pilotos, sargentos, condestables o contramaestres con consideración de oficiales, pero como puede faltarles experiencia, los antedichos les pueden advertir en lo correspondiente a sus ejercicios.*

A la promoción de 1791 se incorporaron 171 alumnos procedentes de Ultramar —ya citados—, y por Real Orden de 8 de abril de 1794, 22 guardiamarinas franceses de las dotaciones del navío *La Ferme*, fragata *Calipso*, y corbeta *Marechal de Castries* fueron agregados a las Academias, por hallarse en desacuerdo con la revolución que azotaba su país. Muchos de ellos serían el tronco de varias generaciones de marinos de guerra de nuestra patria.

### **Academias de Ferrol y Cartagena.**

El intendente D. Manuel A. Flores propuso en 1774 la creación en Cartagena de una academia profesional para ingenieros hábiles para la Marina, lo que aprovecharía a los cadetes de Cádiz para comprender mejor las lecciones teóricas, pero la propuesta no plasmó en nada concreto.

En 31 de enero de 1776 se proyecta establecer una Compañía de Guardias Marinas en Ferrol y Cartagena, lo que se determina el 13 de agosto del mismo año. El director de la de Cádiz, así como el primer maestro, tenían en un principio categoría de jefe de escuadra. Los directores de las de Ferrol y Cartagena eran capitanes de navío y estaban subordinados a la Academia de Cádiz, cuyo director se denominaba capitán-comandante. Asimismo, los puestos de teniente, alférez y ayudantes de las dos nuevas Compañías tenían por lo general un grado inferior a los similares de la Real Compañía gaditana. El número de profesores o maestros de las distintas enseñanzas, por lo regular era de diez. En el aula de construcción de naves había un modelo completo de cada tipo de

buque, fabricado de tal manera que pudiesen separarse todas sus partes en piezas numeradas, con sus nombres y proporciones, que el profesor explicaba una por una. Cada día se colocaban en su lugar únicamente las piezas que correspondían a cada lección. De esta forma los alumnos aprendían todas las partes que componían el casco, su nombre, situación y cometido.

El 21 de octubre de 1776 se nombra primer maestro de Cartagena a Jacinto Ceuti, procedente de artillería del Ejército, y en 23 de diciembre siguiente a Cipriano Vimercati, para el mismo puesto en Ferrol. Vimercati ocupaba a la sazón el puesto de primer profesor de la Academia de Artillería de Segovia y poseía profundos conocimientos en historia de la arquitectura naval. En 3 de marzo de 1777 es nombrado segundo maestro de Ferrol Domingo Marcell, procedente del Seminario de Nobles de Madrid.

En 25 de febrero de 1777 se dispone que 120 guardiamarinas formaran la primera promoción de las dos nuevas Academias. Los 60 de la de Ferrol embarcaron en Cádiz a bordo del navío *San Miguel*, a cargo de Francisco Javier Winthuysen Pineda, y los 60 de la de Cartagena, a cargo de José Mazarredo, embarcaron en los navíos *San Eugenio* y *Vencedor*.

Los cadetes de la Compañía de Ferrol, entonces bajo el mando del capitán de navío Francisco Gil de Lemos, fueron alojados provisionalmente en el viejo cuartel de batallones de Esteiro. En 1788 se inició la construcción de un nuevo cuartel en el campo de San Roque, en el solar donde había existido un cuartel para las brigadas de Artillería. En este lugar se instalaría posteriormente el parque municipal de Eduardo Ballester. Las obras sufrieron muchas paralizaciones por dificultades económicas, hasta que una Real Orden firmada en San Lorenzo del Escorial el 26 de diciembre de 1795, disponía su supresión por no ser un gasto necesario. Los trabajos se suspendieron el 16 de enero siguiente, cuando las obras se hallaban muy adelantadas. Debido al abandono en que se encontraba el edificio, los materiales se fueron deteriorando, siendo aprovechado el que se hallaba en buen estado, para nuevas construcciones. Mientras se construía el nuevo cuartel, se había apreciado que las torres del próximo convento de San Francisco podían obstaculizar la visión de los trabajos de prácticas que los cadetes habían de efectuar en el Observatorio, sito en el cuartel como una dependencia del mismo, por lo que las torres se construyeron más bajas de lo previsto.

Mientras tanto los guardiamarinas continuaban mal alojados en el viejo cuartel de Esteiro. El Observatorio con el que contaban en éste se instaló en 1785; no reunía las condiciones adecuadas y estaba dotado de escasos instrumentos. Sin embargo fue de utilidad para instruir a los cadetes en los principios de la astronomía práctica en sus relaciones con la navegación.

Los cadetes de Cartagena, bajo el mando del capitán de navío Domingo Navas, se instalaron en 1777 en una casa que había sido propiedad del asentista D. Pedro Berjes, sita en la plaza de San Agustín. Por quiebra de su propietario, el inmueble pasó a la Hacienda, según una Real Orden de 15 de octubre de 1767. El Observatorio para práctica de los alumnos formaba parte de dicha finca.

Al objeto de erigir un cuartel de guardiamarinas más adecuado, el arquitecto Juan Villanueva trazó un plano para nuevo edificio en la Muralla del Mar, que el capitán de la Compañía Domingo Navas, previa aprobación del comandante de Guardias Marinas José Mazarredo, remitió al Rey en 3 de julio de 1788. Bajo la dirección del arquitecto Simón Ferrer se inician las obras el 25 de agosto de 1789. Por diversas circunstancias, abundando las dificultades económicas, las obras sufrieron varias dilaciones, quedando definitivamente instalada la Academia en septiembre de 1810. El edificio contaba con una torre central que formaba parte del Observatorio de prácticas, y que sería casi destruida en la guerra 1936-1939, siendo posteriormente restaurada.

La creación de las Academias de Ferrol y Cartagena suscitaron criterios contrapuestos en lo referente a su utilidad. Unos decían que realzaban la importancia de los Departamentos, así como facilitaban el ingreso de nuevos futuros oficiales, mientras otros argüían que su creación había sido costosa, inútil y mal entendida, pues ocasionaban triplicados gastos de cuarteles, academias, observatorios, así como exceso de plantillas de oficiales, maestros, músicos y personal auxiliar. Añadían estos últimos: Si los guardiamarinas hasta 1776 —época de prosperidad de la Marina— se formaban en una sola academia, al igual que los cadetes de Artillería en el Colegio de Segovia, ¿a qué venía esa desacertada división que sólo ocasionaba gastos a la Hacienda? Al fin prosperó el segundo criterio, acordándose suprimir las Academias de Ferrol y Cartagena por resultar gravosas y superfluas, conservándose sólo la de Cádiz y proponiéndose que en ésta se formasen 100 ó 120 cadetes. La clausura de ambos centros se dispuso por Real Orden de 26 de septiembre de 1824.

### **Colegio Naval de La Carraca. Su breve duración. Estudios por libre.**

En 1809 se alojaron en la Academia de la Isla de León tropas inglesas, por lo que los guardiamarinas se trasladaron provisionalmente a una casa de la plaza del Carmen.

La guerra de la Independencia había paralizado la vida docente de las Academias departamentales, al incorporarse los cadetes a los batallones de Marina y Cuerpos del Ejército. Terminada la guerra se proyectó abrir un colegio naval en Puerto Real o en La Carraca, estableciéndose al fin en este último lugar por una orden de 14 de abril de 1825. La admisión de guardiamarinas se hallaba en suspenso desde 1821.

El centro de La Carraca fue una casa de educación naval que adoptó el nombre de *Colegio Real y Militar de Caballeros Guardias Marinas*, donde en régimen de internado habrían de cursar los alumnos sus estudios hasta que saliesen a navegar. A él pasaron las últimas promociones que se habían instruido en la *Casa del Sacramento*.

Las condiciones de ingreso eran muy similares a las primitivas: saber leer y escribir; no tener imperfección corporal, fatuidad, ni complexión poco

robusta que inhabilite para las funciones del servicio y para resistir las fatigas de la navegación.

El Colegio quedaba bajo la inspección y autoridad del director y capitán general de la Real Armada, que era el capitán general del Departamento de Cádiz. Inició sus clases el centro el 28 de enero de 1826 bajo la dirección del brigadier D. Manuel Lobo Campos.

Los alumnos presenciaban los trabajos y faenas marineras que se realizaban en el Arsenal. El reglamento por el que se regía la Academia se dictó en 8 de octubre de 1825.

La Academia tuvo muy corta duración, pues dada la situación de la Hacienda no fue posible sufragar los gastos de su mantenimiento, por lo que no hubo otra solución que cerrarla, lo cual se dispuso por Real Orden de 22 de enero de 1827, cumplimentándose en febrero de 1828, cuando terminaban la carrera los alumnos que cursaban sus estudios. Además de la dificultad económica, existía la de que el local de la Academia no reunía las condiciones adecuadas.

Es sabido lo funestos que fueron estos años para la Marina. Refiriéndome a los guardiamarinas, mencionaremos que por Real Orden de 22 de enero de 1828 se suspendió la realización del proyectado Colegio Naval y se determinó poner en venta los libros y mobiliarios de las antiguas academias. En adelante los que optasen a plazas de guardiamarinas habrían de realizar los estudios en centros autorizados, como los Colegios de San Telmo y Escuelas de Pilotaje. Examinados en los Departamentos de materias elementales y otras relacionadas con la navegación, los aprobados embarcaban por un período de seis años y al cabo de ellos sufrían nuevo examen sobre ejercicios teóricos y prácticos de las materias que debe conocer un oficial de Marina, superados los cuales favorablemente, eran nombrados alféreces de navío.

El 8 de octubre de 1825 se había dispuesto que la clase de guardiamarina dejase de constituir cuerpo como hasta entonces. Una Real Orden de 23 de noviembre de 1827 decía que los guardiamarinas no debían hallarse nunca desembarcados. Habrían de sufrir examen de los estudios necesarios para saber llevar un buque de uno a otro puerto. Después de navegar seis años, día por día habrían de aprobar un segundo examen para ser promovidos a alféreces de navío. La navegación la efectuaban en las condiciones de un marinero y habían de familiarizarse con los riesgos de a bordo.

En mayo de 1831, se había establecido la Academia experimental de los guardiamarinas a bordo de la fragata *Perla*, y en el navío *Soberano* efectuaban también prácticas de navegación.

En junio de 1834 se propuso sustituir las clases de la Academia, impartiendo en su lugar *Cursos de Estudios Mayores*, que tienen su origen en una orden de 1748, que decía: *Cuando algunos guardiamarinas estén bien impuestos en la náutica y en las facultades que conducen a su perfección, podrán aplicarse al estudio de las ciencias matemáticas más abstractas y difíciles como el álgebra, la geometría superior y otras.* Como consecuencia de esta orden, en 1789 el teniente-comandante interino de los guardiamarinas de Cádiz, Ale-

jandro Malaspina, propuso un curso de estudios astronómicos de cuatro años de duración a efectuar en el Observatorio de Cádiz, pero en 1793, a consecuencia de la ruptura con Francia, quedaron interrumpidos.

El ministro de Marina, jefe de escuadra D. Francisco Javier Ulloa y Ramírez de Laredo, presentó a la firma de la Reina, el 6 de noviembre de 1837, un decreto proponiendo la supresión de los Colegios de Pilotos de San Telmo y la aplicación de sus rentas, efectos y mobiliario al deseado Colegio Naval. El Decreto se imprimió y circuló, pero pasó sin consecuencia al archivo. Al mes siguiente el proyecto de Colegio Naval fue encomendado al primer astrónomo del Observatorio D. Saturnino Montojo.

Siendo ministro de Marina el marino y político D. Joaquín Frías Mollá, el Duque de la Victoria firmó un decreto de 28 de febrero de 1841 disponiendo que la Academia de Guardias Marinas se estableciese en el Colegio de San Telmo de Sevilla, llegándose a ordenar que los alumnos de este Colegio fuesen trasladados al del mismo nombre de Málaga. Por aquel entonces en los Colegios de San Telmo se cursaban varias de las materias exigidas a los guardiamarinas. Sin embargo, el cese del ministro por cambio de política dejó la orden sin efecto, ya que el nuevo ministro, D. Andrés García Camba, accediendo a petición del Ayuntamiento de Ferrol, firmó un decreto de 23 de junio de 1841, disponiendo que el futuro Colegio Naval se estableciese en aquel Departamento, en el que se realizaron obras que fueron posteriormente suspendidas, como dijimos al tratar de la instalación de la Academia de Guardias Marinas de Ferrol. La redacción del reglamento del futuro Colegio, que llegó a ser publicada, se había encomendado al director del Observatorio D. José Sánchez Cerquero. Este mismo año de 1841 se crea la clase de aspirante de Marina, como inmediata inferior a la de guardiamarina, única existente hasta entonces.

Por Real Decreto de 13 de agosto de 1813 se habían suprimido los informes de nobleza que se exigían para ingresar en el Cuerpo de Guardias Marinas, disposición que fue derogada en 4 de mayo de 1814. En 7 de marzo de 1820 se restableció el decreto de 1813, que nuevamente fue derogado en 12 de diciembre de 1823, recobrando su vigencia la disposición de 7 de marzo de 1820. Por último, en 1834 se suprimieron definitivamente.

En 1842 se estudian nuevos planes de enseñanza, proponiéndose la creación de un colegio naval en San Fernando, en el que se ingresaría como aspirante de Marina. En un principio se pensó instalarlo en La Carraca, en el antiguo de Guardias Marinas, pero debido a lo reducido del recinto se desistió del proyecto.

### **Colegio Naval de San Carlos.**

El 22 de enero de 1844 se dispone que el Colegio Naval se establezca en el Departamento que señale el ministro de Marina. En vista de lo anteriormente expuesto, se realizaron obras de adaptación en el edificio construido

bajo dirección del eminente ingeniero Francisco Sabatini y destinado en su origen a Casa de Intendencia, Contaduría Principal del Departamento y Academia de Pilotos. La fachada principal del mismo daba frente al Arsenal. Tanto en ésta como en las dos laterales figuraban hileras de arcos, que más tarde, al dársele otro destino al edificio, serían cegados. La fachada posterior daba a la población militar de San Carlos.

En febrero de 1844 comenzaron a librarse unos cuantos miles de reales para realizar con urgencia obras que permitieran inaugurar el centro el 1 de abril de aquel año, lo que no pudo llevarse a cabo. El 4 de abril siguiente se aprobó un presupuesto de 397.501,50 reales para reparaciones y acondicionamiento del edificio como centro naval.

En febrero de 1844 se había aprobado el reglamento del Colegio, redactado por D. Martín Fernández Navarrete.

Debido a la ejecución de las obras no pudo inaugurarse el centro en abril, como se había previsto, ni en octubre, fecha que se señaló más tarde.

La primera instancia que llegó fue la del malagueño de diez años Antonio Vivar y Pérez del Pulgar.

La inauguración del centro tuvo lugar el 1 de enero de 1845. La apertura de sus clases se verificó el 8 de marzo del mismo año, optando a plaza 80 alumnos, de los cuales 53 fueron designados aspirantes del Cuerpo General. Uno de los admitidos se llamaba Cesáreo Fernández Duro. La distribución de las 80 plazas se había hecho del modo siguiente: 18 para hijos del Cuerpo General; dos para hijos del de Ingenieros; seis para hijos de los demás Cuerpos de la Armada; seis para hijos del Ejército de Tierra; seis para hijos de las demás carreras del Estado, con patente; 36 para hijos de particulares; cuatro plazas de gracia para hijos del Cuerpo General, y otras dos de gracia, para los hijos de los demás Cuerpos de la Armada.

Un Real Decreto de Isabel II de 18 de septiembre de 1844, siendo ministro de Marina el jefe de escuadra D. Francisco Armero y Peñaranda, Marqués del Nervión, establece en la población de San Carlos del Departamento Marítimo de Cádiz, el Colegio Naval Militar. El edificio de la antigua Intendencia en que se instaló constaba de tres plantas. En la baja se hallaba la capilla, sala de recibo, sala de esgrima y baile, comedor, cocina, casa del alcalde de la población militar y de subalternos. En la primera estaban la dirección, administración, biblioteca, sala de juntas y alojamiento de los aspirantes. En la segunda se encontraban la enfermería, las habitaciones de los capellanes y las aulas.

La autoridad principal del centro, en calidad de inspector, era el director general de la Armada, y subinspector, el capitán o comandante general del Departamento Marítimo de Cádiz (1).

El jefe a cuyo cargo estaba el Colegio debía ser brigadier o capitán de navío, con el título de director o primer jefe. Había además un capitán de

(1) Por R. D. de 21 de diciembre de 1875 fueron delegadas en el capitán general del Departamento de Cádiz las facultades concedidas hasta entonces al director general de la Armada.

navío o de fragata, subdirector o segundo jefe; un capitán de fragata tercer jefe, encargado del detall; cinco ayudantes —tres tenientes de navío y dos capitanes de Artillería—, un teniente de navío secretario, archivero y bibliotecario; un oficial del Cuerpo Administrativo, un médico cirujano; dos capellanes; un jefe de estudios; siete profesores de matemáticas y otros de física, química, dibujo, construcción, maniobra, francés, inglés, esgrima, gimnasia, natación y baile. Las clases de maniobra las impartía el conserje.

El uniforme de los aspirantes, a los que se concedieron los cordones de guardiamarinas, se componía de casaca sin galones en los cantos y un ancla en el cuello; levita y casaquilla corta; sable corto, sombrero apuntado sin galón y pantalón blanco o azul, según la estación.

Formaban cuatro brigadas con sus correspondientes brigadieres y subbrigadieres. Los primeros llevaban dos galones, cada uno de la mitad del ancho de los asignados al uniforme del Cuerpo General, colocados diagonalmente sobre la manga. Los subbrigadieres llevaban uno en la misma disposición. Estos galones los llevaban tanto en la levita como en la chaqueta. En 26 de enero de 1847 se dispuso la supresión de la casaquilla corta.

Los aspirantes gozaban de los privilegios de los guardiamarinas. El Colegio en bloque se denominaba Compañía. Sólo formaba sobre las armas en el caso de que el Monarca o algún miembro de la Real Casa hubiese de entrar en el centro, así como por visita del ministro o capitán general. La Compañía no rendía honores sino al capitán general del Departamento y al director. Si la autoridad principal del Departamento ostentaba categoría inferior a la de teniente general, y entraba en el recinto, los aspirantes le recibían en formación sin armas.

El llamado baluarte, construido en el Colegio para instrucción de los aspirantes, se inauguró en 9 de noviembre de 1846 con un saludo al cañón, tras el desfile de las tropas de batallones en el terreno contiguo conocido por *llano del Cuartel*, al objeto de solemnizar las bodas de Isabel II y de su hermana la Infanta María Luisa.

El establecimiento del Colegio Naval aceleró la extinción del Cuerpo de Pilotos de la Armada, que había sido creado bajo el gobierno, régimen y estatutos de la Ordenanza Naval de 1748, en el reinado de Fernando VI. Durante un siglo fue un cuerpo muy nutrido de personal, decreciendo el ingreso en el mismo de tal forma que llegó a ser mínimo cuando se inauguró el Colegio de San Carlos. Una Real Orden de 23 de octubre de 1846 declaró a extinguir este cuerpo. De las tres categorías que lo formaban, los pertenecientes a la 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> ingresaron en el Cuerpo General con la antigüedad de sus nombramientos. Los de 3.<sup>a</sup>, una vez cumplidos ocho años de embarco en buques de guerra, sufrieron examen en el Colegio Naval de las materias exigidas a los guardiamarinas de 1.<sup>a</sup> clase, superado el cual, también se incorporaron al Cuerpo General. A los de 3.<sup>a</sup> clase suspendidos y a los meritorios sin desembarcar, se les concedió un plazo de seis meses para sufrir nuevo examen. Los que con esta oportunidad fueron desaprobados, cesaron en el servicio de la Armada con opción de recibir el nombramiento de pilotos particulares.

Desde la fecha de la extinción del cuerpo, a los alumnos de los Colegios de Pilotos de San Telmo de Sevilla y Málaga se les prohibió el ingreso en la Armada.

En enero de 1847 los libros, cartas y planos de las tres academias de pilotos pasaron a la biblioteca del Colegio Naval.

Cuando se iniciaron las obras del Panteón de Marineros Ilustres se construyeron dos capillas circulares a ambos lados de la iglesia central, destinadas a sacristía de la futura basílica. Una de ellas fue habilitada para capilla del Colegio Naval y estaba presidida por la imagen de la Virgen del Rosario, que había sido donada a D. Juan de Austria por los venecianos, para que la llevase a bordo de la galera real en la batalla de Lepanto. La imagen procedía de la cofradía de galeras del Hospital de San Juan de Letrán de Puerto Santa María. Había además un cáliz que tenía grabadas las armas del almirante.

La Real Orden de 10 de octubre de 1850 que disponía erigir el Panteón, decía al final: *que aprovechando la proximidad al Colegio Naval, sería un templo en que el que el tal colegio recibiese digno ejemplo y retribuyese justo culto*. El monumento era pues, evidentemente, modelo y estímulo para los caballeros aspirantes que iniciaban su carrera junto a tan venerable lugar.

Sabido es que a los que optaban a plazas de guardiamarinas se les exigían cuarteles de nobleza. Esta exigencia fue suprimida en 1813 y restablecida al año siguiente. En 1820 vuelve a derogarse para ser restablecida en 1823, quedando definitivamente suprimida en 1834.

El 20 de diciembre de 1850 se ordenó que los documentos de nobleza que existían en los archivos de las antiguas Academias fuesen depositados en el Colegio Naval.

Para ingresar en el Colegio, además de justificar tener la edad exigida y de presentar certificación de robustez —o hallarse en buenas condiciones físicas—, había que acreditar la legitimidad y pureza de sangre, sin probanza nobiliaria alguna. La limpieza de sangre motivaba un expediente para probar que la familia del solicitante era considerada honrada por ambas líneas, sin que sobre ella nunca hubiese recaído nota que la infamase o envileciese, según las leyes vigentes.

Los solicitantes podían pedir la admisión desde la edad de ocho años, valorándose la antigüedad de las solicitudes. La edad de ingreso varió según los distintos reglamentos. Osciló entre los once y diecisiete años. Eran excepción los hijos de tenientes de navío, como grado mínimo, o de pertenecientes a los demás Cuerpos de la Armada o del Ejército, de tenientes coroneles para arriba, a los que se les solía rebajar un año en la edad mínima. A los que correspondiéndoles determinado turno por la lista, desearan anticipar el ingreso, también se les rebajaba la edad de entrada.

Existían ocho listas para inscribir a los agraciados, según el empleo y categoría de sus padres. La proporción era la siguiente: un 24 por 100 para hijos de miembros del Cuerpo General; un 2 por 100 para los del de Ingenieros de la Armada; un 8 por 100 para los de los demás Cuerpos; un 8 por 100 para los de los Cuerpos del Ejército; un 8 por 100 para los de otras carreras del Estado

y un 42 por 100 para hijos de particulares. Había un número de plazas de gracia para los hijos de los oficiales de la Armada fallecidos en combate, naufragio o incendio y otro número variable de plazas supernumerarias, que eran de nombramiento real.

Los designados, previa presentación y admisión de los documentos exigidos, sufrían un examen consistente en doctrina cristiana, ortografía, aritmética, gramática, geografía, nociones de historia y de dibujo y traducción del francés e inglés. Los exámenes se verificaban en los meses de junio y diciembre. Los suspendidos que deseaban solicitar de nuevo, habían de pedir gracia para volver a ser incluidos en las listas. Los aprobados tenían que presentarse en el centro acompañados de su tutor.

Media docena de disposiciones ampliaron las normas relativas a las condiciones de ingreso. Así, en 8 de octubre de 1858 se dispuso no se considerase obstáculo la emisión del certificado de robustez, ya que los admitidos habrían de sufrir reconocimiento por los facultativos del Colegio.

Los aspirantes de gracia otorgada por el Rey, con derecho a uso de uniforme, no podían ingresar en el Colegio si los interesados, después de tener cumplidos ocho años, no solicitaban su inclusión en las listas de pretendientes admitidos, según especificaba la Real Orden de 14 de enero de 1862.

Los hijos de asesores de distrito y de oficiales graduados fueron incluidos en las listas de hijos de los Cuerpos de la Armada, según órdenes ministeriales de fechas 10 de marzo y 8 de noviembre de 1863, respectivamente.

En 8 de marzo de 1866 se ordenó que los solicitantes que tuviesen concedido el derecho de ingreso podían diferir éste tantas veces como les conviniese, siempre que estuviesen comprendidos dentro de la edad fijada.

Un Decreto de 9 de junio de 1848 había reorganizado el Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Las edades para el ingreso estaban comprendidas entre los 17 y 22 años. El examen se verificaría en el Colegio Naval, por oposición, ante una junta presidida por el capitán general del Departamento, actuando como vocales el comandante general de La Carraca, el director del Colegio Naval, el primer profesor de dicho centro, el jefe del ramo de construcciones navales del Arsenal y el primer astrónomo del Observatorio. Como secretario actuaba el del Colegio Naval. La escuela se estableció en el antiguo Colegio de Guardias Marinas del Arsenal. En virtud de un decreto de 8 de febrero de 1860 se trasladaría esta escuela especial a Ferrol, estableciéndose en aquel Arsenal.

El Cuerpo de Infantería de Marina tenía en San Fernando, desde el 10 de agosto de 1830, la Academia de la Brigada Real. De las ochenta plazas de aspirantes que ingresaron en la primera promoción del Colegio Naval, quince fueron para Infantería de Marina y doce para Artillería. El 8 de diciembre de 1858 se establecieron para los cadetes nuevas pruebas de ingreso. Los aprobados pasaban a servir durante seis meses en los batallones y superados favorablemente los estudios, eran nombrados subtenientes. Posteriormente, al clausurarse el Colegio, se formarían en la Academia General Central del Cuerpo, establecida en San Fernando por Real Decreto de 31 de mayo de 1879.

El Cuerpo de Artillería se formaría en el Colegio Naval hasta el año 1857, en que se separaría del de Infantería de Marina. Establecería su escuela en el ala derecha del edificio del Cuartel de Batallones de la población militar de San Carlos.

Muchos de los pretendientes a plazas de aspirantes al Colegio Naval no llegaron a pertenecer al mismo, por causas diferentes, como no ser llamados por exceder del límite de edad previsto, por haber sido desaprobados en los exámenes previos reglamentarios, o por renuncia de los interesados. Pero en casi su totalidad obtuvieron la gracia de aspirante.

El período de formación facultativa y militar de los aspirantes, que era de tres años y medio, quedaría reducido a sólo tres a principio de 1858. Acabada la carrera eran promovidos a guardiamarinas o cadetes de Artillería, siendo embarcados en buques de guerra para terminar su aprendizaje. Eran materias principales de estudio: aritmética, álgebra, geometría, trigonometría, cosmografía y navegación. Como asignaturas accesorias se cursaban física, química, geografía, historia, moral, principios de construcción, maniobra, idiomas francés e inglés, dibujo, esgrima, baile, gimnasia e instrucción militar, que comprendía el estudio de artillería y manejo de armas. Había además cursos de Estudios Mayores que duraban dos años y que proporcionaban a la Armada oficiales científicos, astrónomos, hidrógrafos y oficiales del Estado Mayor de Artillería.

El curso general para todos los alumnos estaba distribuido de la siguiente forma: Primer año: aritmética, álgebra, francés, dibujo natural, instrucción militar con el conocimiento y uso de armas y las Ordenanzas Generales. El segundo año constaba de geometría elemental, trigonometría rectilínea y esférica, principios de topografía, inglés, dibujo lineal, topográfico de perspectiva, instrucción teórica y práctica de artillería y Ordenanzas Generales. En el tercer año se estudiaban cosmografía, navegación, principios de mecánica y sus aplicaciones a las maniobras de a bordo y máquinas de vapor.

Estos tres años eran comunes a todos los alumnos. Después de haber sufrido el examen general de todas las materias que contienen, los aprobados optaban entre pasar a adquirir los conocimientos teórico-prácticos para el servicio de los buques de guerra, o continuar durante otros dos años el curso de estudios superiores preparatorio para artillería o ingenieros en el orden siguiente: Cuarto año: cálculo diferencial e integral; geometría analítica y aplicaciones teóricas de los cálculos, geodesia, geometría descriptiva, teoría de las sombras, topografía, delineación de artillería y de las tres arquitecturas: civil, hidráulica y naval. Quinto año: mecánica especulativa, mecánica aplicada, máquinas, física general, óptica y perspectiva aérea y química. Por la tarde asistían a los trabajos del Parque de Artillería y Arsenal.

Al concluir el quinto año sufrían un examen general de todas las materias que comprendía el cuarto y quinto cursos, y una vez aprobados eran promovidos a alféreces alumnos de las academias especiales de Artillería e Ingenieros, en las que debían completar su formación durante dos años, y previo exa-

men favorable, eran promovidos a alféreces de navío, o tenientes de Artillería o de Ingenieros.

Una Real Orden de 6 de enero de 1846 dispuso que los cursos se verificasen por semestre. Durante los tres años y medio que, como dijimos, duraba la carrera, el último semestre era de repaso general antes de ser promovido a guardiamarinas. Los exámenes del último semestre se denominaban generales y eran públicos, presidiéndolos el director. Sólo tomaban parte en él los más aventajados, pudiendo el resto quedar repasando por más tiempo. Una Real Orden de 31 de diciembre de 1857 suprimió a partir del 1 de enero siguiente, el curso semestral de repaso general, el que se verificaría dentro de los tres últimos meses del curso anterior.

Los guardiamarinas de primero eran considerados como sustitutos de los oficiales. Al año embarcaban en buques de vapor, nunca antes habiéndolos de vela.

La educación militar de los aspirantes corría a cargo de tenientes de navío o de capitanes de los demás cuerpos, lo que fue suprimido haciendo anexos al puesto de profesor los cometidos que aquellos oficiales desempeñaban.

Aprobados los siete semestres, los alumnos embarcaban como guardiamarinas de segundo año en la corbeta de instrucción *Isabel II*, donde tras cuatro años y previo examen eran ascendidos a guardiamarinas de primero, siendo distribuidos en los distintos buques hasta que hubiese vacante de oficial, regresando a la Escuela para su promoción a alférez de navío, siendo para ello condición indispensable que hubiesen permanecido durante seis años en buques armados. La clase se hallaba sobre el alcázar de la corbeta. El comandante ostentaba el empleo de capitán de navío o fragata.

En 2 de mayo de 1858 se dispuso que ningún aspirante separado del Colegio, aunque fuese voluntariamente, podía ingresar en otros Cuerpos de la Armada.

La Sección de Estudios Superiores se componía de un jefe de estudios, un profesor de matemáticas, otro de literatura e idiomas, otro de química e historia natural y otro de dibujo. Una orden de 27 de enero de 1845 decía que *abierto el Colegio Naval, no se admitirán solicitudes de oficiales y guardiamarinas para cursar los estudios en sus casas, como estaba permitido, sino que deberán realizarlos en dicho colegio. Mientras tanto, los que aún lo efectúan, sufrirán examen ante la junta que se designe, dando cuenta del resultado al director del Observatorio.* El 17 de marzo de 1848 fueron modificados estos estudios en el Colegio Naval. El reglamento de 7 de julio de 1885 decía que los alumnos de estos cursos serían seleccionados mediante examen especial y deberían haber navegado cuatro años como oficiales. Una Real Orden de 1 de junio de 1864 establecía que no obstante realizarse el curso en el Colegio Naval, las materias de astronomía y geodesia continuarían impartándose en el Observatorio.

La Real Orden de 1 de enero de 1856 disponía poner en práctica el reglamento de esta fecha formulado por el jefe de escuadra y vocal del almirantazgo D. Juan José Martínez Espinosa y Tacón, quien en 1849 había escrito

para uso del Colegio un diccionario marítimo inglés español, que se había impreso en Madrid.

En 11 de enero de 1859 se ordenó que los guardiamarinas efectuasen sus prácticas de navegación en el navío *Rey Francisco de Asís*, corbeta *Mazarredo* y bergantín *Constitución*. Algunos años más tarde las efectuarían en la corbeta *Villa de Bilbao*.

En 1 de enero de 1861 la mitad de la dotación de marineros sirvientes del Colegio son sustituidos por soldados de Infantería de Marina.

Ya dijimos al tratar de las condiciones de ingreso de los aspirantes, que oscilaron según los distintos reglamentos que tuvo el centro, los que según Fernández Duro tuvieron corta vida, pues muchas reales órdenes fueron derogando su articulado. El primero se autorizó en 26 de febrero de 1844, y en 18 de septiembre del mismo año fue reemplazado por otro. A éste siguieron sucesivamente el de 29 de noviembre de 1848, 8 de julio de 1850, 7 de julio de 1855, 1 de enero de 1856 y 28 de abril de 1858. El articulado de los reglamentos había de ir en consecuencia con las condiciones de los aspirantes, destacándose entre ellas la edad mínima exigida para el ingreso. Como dato curioso citaré en este sentido las normas que regían en el primer reglamento relativas a la clase de natación y el aseo personal de los alumnos: *En la temporada de verano se les llevará al arsenal para que en un paraje apartado tomen lecciones de nadar de los buzos, que estarán obligados a dárselas mediante una corta gratificación a juicio de la junta directiva, que se cargará a gastos extraordinarios del establecimiento*. Referente al aseo personal se decía: *Vestirán sin afectación ni desaliño, con natural aseo y compostura, a cuyo efecto se lavarán las manos, brazos, cabeza y boca todos los días y con frecuencia el cuerpo y los pies. Se peinarán y cepillarán por sí mismos su vestido y calzado; se mudarán con frecuencia la ropa blanca interior y la de cama; les cortarán el pelo los ayudas de cámara una vez al mes, y a los que lo necesiten los afeitarán, enseñándoles a ejecutarlo por sí mismos, por la utilidad que ello les ha de resultar en la carrera a que se dedican*.

El primer director que tuvo el Colegio Naval fue el brigadier D. José del Río-Elijio de la Puente. Para su designación, el ministro, Marqués del Nervión, convocó a todos los generales y brigadieres de Marina residentes en Madrid, para consultar qué jefe reunía las condiciones para regir el centro. Por unanimidad fue elegido Del Río, que por entonces ocupaba la Comandancia General del Arsenal de La Carraca.

D. José del Río ingresó en la Academia de Guardias Marinas de Ferrol el 29 de abril de 1803. Por Real Orden de 11 de enero de 1836 fue nombrado comandante general de La Carraca, donde permaneció hasta el 30 de septiembre siguiente en que fue designado secretario del almirantazgo. Ascendido a brigadier el 3 de septiembre de 1839, fue por Real Orden de 4 de agosto de 1840 designado vocal de la Junta Superior de Gobierno de la Dirección General de la Armada. Disuelta aquella corporación, al poco tiempo es nombrado vocal de la Junta del Almirantazgo que la sustituyó, cargo que ocupó hasta marzo de 1842, en que es nuevamente designado comandante general

del Arsenal de La Carraca. En la dirección del Colegio solventó con exquisito tacto las dificultades que surgían con la instalación, organización y régimen del nuevo centro. Promovido a jefe de escuadra el 10 de octubre de 1846, cesa en el Colegio Naval el 4 de diciembre siguiente. Por Real Orden de 16 de diciembre de 1846 es nombrado segundo jefe del Departamento de Ferrol. Al cesar en el Colegio, la Superioridad le expresó su satisfacción por los buenos servicios que contribuyeron al establecimiento del Colegio. Una Real Orden de 27 de marzo de 1847 le nombra comandante general del Departamento de Cartagena, en el cual cesó por enfermedad a mediados de 1848. Falleció en Cádiz a finales del año siguiente.

En 13 de noviembre de 1844 es nombrado subdirector del Colegio Naval el capitán de navío D. Francisco Hoyos Larabiedra. Antiguo astrónomo del Observatorio y persona de vastos conocimientos, poseía una brillante hoja de servicios. En un par de ocasiones pidió el retiro del servicio y en otras tantas la vuelta a activo. Como brigadier obtendría la Cruz Laureada de San Fernando, de tercera clase, y alcanzaría el empleo de jefe de escuadra.

D. José Sánchez Cerquero procedía del Cuerpo del Ministerio, en el que había ingresado como meritorio el 14 de julio de 1798. En 12 de diciembre de 1805 es destinado al Arsenal de La Carraca como alférez de fragata y ayudante de ingeniero. En 1816 es nombrado primer maestro de la Academia de Guardias Marinas de Cartagena, de donde pasa destinado al Observatorio de Marina. En 1841 es encargado de redactar el reglamento para el Colegio de Guardias Marinas que se proyectaba establecer en el Colegio de Pilotos de San Telmo de Sevilla, que llegó a ser publicado pero que no tuvo vigencia por haberse desistido de la creación del centro. También se le encomendó la redacción del plan de estudios del Colegio Naval, que fue aprobado por Real Orden de 8 de febrero de 1844. Uno de sus últimos trabajos fue la *Explicación de las tablas de navegación y astronomía náuticas de D. José Mendoza Ríos*, impreso en Madrid en 1851. El 17 de abril de 1848 ordenó Su Majestad que en tanto no hubiese director de la Academia de Guardias Marinas, fuese encargado de examinar a los alumnos de Ingenieros. Su intensa dedicación a los trabajos científicos minó su salud, renunciando a la dirección del Observatorio, que a la sazón desempeñaba, siendo ascendido por sus méritos a brigadier. Falleció en San Fernando el 21 de noviembre de 1850.

El capitán de navío D. Saturnino Montojo Díaz fue encargado de la Jefatura de Estudios del Colegio Naval, en comisión, hasta que fuese cubierto el puesto en propiedad. Había ingresado en la Academia de Guardias Marinas de Ferrol el 4 de septiembre de 1812. En el curso de Estudios Mayores obtuvo la calificación de sobresaliente, ampliando en Madrid sus conocimientos con igual resultado. Desempeñó la Jefatura de Estudios sin desatender su destino en el Observatorio. Contribuyó eficazmente en la organización del centro con sus consejos, ilustración e influencias. Ocupó varias veces la dirección del centro con carácter interino. El 29 de mayo de 1847 es nombrado director del Observatorio por renuncia, debida a enfermedad de Sánchez Cerquero. Al año siguiente, por Real Orden de 22 de marzo de 1848, es comisionado por el

ministro para redactar el curso de estudios elementales del Colegio Naval, tarea a la que no pudo dedicar la debida atención por sus muchas ocupaciones, que aumentaron con la radical reforma que ordenó el Gobierno llevar a cabo en el almanaque náutico español. El exceso de trabajo agotó su salud. Con referencia al Colegio Naval, se le encomendó la confección de los tratados elementales de aritmética, álgebra y trigonometría. La primera y segunda se imprimieron respectivamente en 1849 y 1850 en la Imprenta de la Revista Médica Gaditana. Recién terminada la trigonometría, le sorprende la muerte. Este texto no sería impreso hasta 1865, por la Imprenta y Librería Española de San Fernando. En su prólogo no decía que causas ajenas a la voluntad del autor impidiesen viese la luz en tiempo oportuno y que la familia deseaba su publicación por la utilidad que pudiese reportar. Montojo había traducido del inglés en 1844 el Tratado de Astronomía de Sir J. F. W. Herschel, que fue editado en Madrid por la Imprenta de la Sociedad Literaria y Topográfica.

En 1851 se le concedieron honores de brigadier y en 1855 la efectividad del empleo, en atención al excelente trabajo efectuado en la reforma del almanaque náutico. Falleció el 13 de junio de 1856, relevándole en la dirección del Observatorio D. Francisco de P. Márquez Roco.

La primera dotación de profesores y oficiales del Colegio Naval fue la siguiente: Tercer jefe y encargado del Detall, capitán de fragata Fernando Bustillo Barrada. Secretario, archivero y bibliotecario, teniente de navío Luis Palacios Balzola. Segundo jefe de estudios, teniente de navío Salvador Moreno Miranda. Profesores, alféreces de navío Evaristo García Quijano, Casimiro Ariño, Mariano de Arbiol, y subteniente de Artillería, Juan Antonio Ruiz. Contador, capellán y médico, eran respectivamente Francisco Vila, oficial primero del Cuerpo del Ministerio; Francisco de Paula Grossa, párroco castrense, y José Carlés. Eran ayudantes de profesores, los tenientes de navío Fernando Pareja, Olegario Solís de Cuetos, Francisco Chacón Orta, y el subteniente de Artillería Francisco Samper. Dos de estos profesores, Evaristo García Quijano Ruiz de Bustamante y Casimiro Ariño Trespardanes, permanecieron varios años en el centro. El primero cesó como profesor en 1864, pasando en este año, como capitán de fragata, a desempeñar la jefatura de la Sección de Estudios Superiores, hasta el cierre del Colegio. El segundo, tras un intervalo de cuatro años, de 1855 a 1859 en que desempeñó otros destinos, volvió al centro, continuando en él hasta su clausura.

Varios profesores escribieron obras de texto para el Colegio. Así, el alférez de navío Mariano de Arbiol, hizo un *Tratado elemental de Cosmografía*, que dedicó a Francisco Armero y que en 1853 editó la *Revista Médica*. Aunque se consideró la utilidad para las Escuelas de Náutica, no se llegó a estudiar en el centro, que siguió usando la *Cosmografía y Navegación* de Gabriel Císcar. *Los principios teóricos y prácticos de Artillería* los escribió el capitán de Artillería Manuel Baturone Castro, quien también lo dedicó al Marqués de Molins. La obra fue declarada de texto para el Colegio Naval y Escuela de Condestables y fue impresa por la Imprenta y Librería Española de San Fernando en 1856.

Al inaugurarse el Colegio se encomendó el puesto de profesor auxiliar al guardiamarina Antonio Tomaseti Grosso —que efectuaba el curso de Estudios Superiores—, por sus excepcionales conocimientos de matemáticas. Años más tarde, en 1849, ya alférez de navío, sería nombrado profesor y en 1856, siendo teniente de navío, desempeñaría el cargo de secretario, archivero y bibliotecario.

El 12 de diciembre de 1856 es nombrado profesor el alférez de navío Cesáreo Fernández Duro.

De los dos capellanes que tenía el Colegio, con los empleos de primero y segundo, uno era profesor de historia sagrada, moral y religión; y de geografía política, lógica y literatura, el otro.

Las materias de dibujo, francés, inglés, esgrima y baile estaban por lo general a cargo de profesores particulares contratados. La clase de baile fue suprimida por Real Orden de 5 de enero de 1859, estableciéndose la de tiro de pistola, que fue impartida por el profesor ayudante, oficial de Infantería de Marina que tenía a su cargo la instrucción militar y manejo de armas.

Una Real Orden de 8 de julio de 1850 establecía que los dos oficiales que formaban parte de la junta de exámenes fuesen extraños al Colegio. Por otra de 28 de febrero de 1856 fue suprimido el destino de jefe de estudios. Otra más de 7 de enero de 1858, dispuso que el profesor más antiguo fuese en lo sucesivo uno de los vocales de la junta de exámenes. El 23 de febrero de 1859 se aumentó en dos el número de profesores de matemáticas, que eran de siete.

Algunos de los reglamentos que tuvo el Colegio establecía que se concedería el ascenso al empleo superior a los profesores que desempeñasen el puesto por espacio de tres cursos consecutivos.

Los directores que tuvo el Colegio Naval fueron los siguientes: 1845, brigadier José del Río Elijo; 1847, brigadier José María Halcón Mendoza; 1854, brigadier José María Ibarra Autrán; 1856, capitán de navío Rafael Taberns Núñez; 1858, brigadier José María Ibarra Autrán (por segunda vez); 1859, brigadier Antonio Arévalo Guerra (interino) y de 1860 hasta que se cerró el Colegio, el brigadier José María Vázquez Butler.

Una Real Orden de 24 de agosto de 1866 decía *que el número considerable de Guardias Marinas existente en los Departamentos de la península y Apostaderos de Ultramar, hacía difícil su distribución en los buques de la Armada.*

El 10 de marzo de 1867 el ministro de Marina, jefe de escuadra D. Joaquín Gutiérrez de Rubalcaba y Casal, determinaba que hasta nueva orden no se verificarían cursos semestrales para cubrir plazas de aspirantes. Cuando se convocasen plazas serían mediante oposición.

Los trámites previos a la clausura del Colegio Naval se ordenaron por Real Orden de 13 de diciembre de 1867.

El ministro de Marina, D. Severo Catalina del Amo, escritor y político, dispuso en 4 de marzo de 1868 la creación en el Departamento de Cádiz de una junta presidida por el capitán general, en la que actuaban como vocales el director del Observatorio, el jefe del Curso de Estudios Superiores y el comandante del buque-escuela de guardiamarinas, haciendo las funciones de

secretario el del Colegio Naval. Esta junta tenía la misión de reformar el reglamento del centro, de 28 de abril de 1858.

El 10 de mayo del citado año se fijaba la dotación afecta al Colegio a partir del 1 de julio siguiente, destinada a conservación y custodia de los edificios y el material en la población de San Carlos. La custodia del material científico quedaba a cargo de la Sección de Estudios Superiores. La dotación de personal era la siguiente: un capitán de navío como jefe del centro, que era a la vez comandante de guardiamarinas y gobernador de la población militar; un oficial primero del Cuerpo Administrativo, como contador, secretario, archivero y bibliotecario; un contraamaestre en calidad de conserje y ocho marineros, número que, de ser necesario, podría aumentarse con los del depósito de La Carraca.

El 13 de junio de 1868 se dispuso se conservasen en el Parque de La Carraca las armas y efectos de guerra del Colegio. Seis días después se ordenó que a partir del 1 de julio siguiente, los objetos de la capilla del Colegio quedasen a cargo del capellán del hospital. El 7 de julio se determinó igualmente que la asistencia médica del personal del Colegio quedase a cargo de los médicos del hospital y dos días después, el 9 de julio, se ordenaba que la asistencia religiosa del centro quedase a cargo del capellán del hospital militar.

En los 23 años de existencia había formado el Colegio Naval a 1.002 alumnos, distribuidos en 42 promociones. Las dificultades de la Hacienda y la revolución de septiembre de 1868 aceleraron su cierre.

Un Decreto de 10 de septiembre de 1869, siendo ministro de Marina el jefe de escuadra D. Juan Bautista Topete y Carballo, establece en la fragata *Asturias*, de pontón en Ferrol, la Escuela Naval Flotante.

En el edificio del Colegio Naval quedó la Comandancia de Guardias Marinas y el Gobierno militar de la población. Una Real Orden de 2 de enero de 1869 dispuso que todas las oficinas de la Armada del Departamento de Cádiz fuesen trasladadas al edificio del Colegio Naval. Otra Real Orden de 29 de enero del mismo año ordenaba que la Capitanía General, Mayoría y Contabilidad, se instalasen en el edificio y si aún sobraba sitio, se trasladasen igualmente, la Auditoría, Juzgado y Archivo. Sólo disfrutaría de casa habitación en el edificio el capitán general con su familia. Por las Reales Ordenanzas de 1 de abril y de 13 de agosto de 1869 se ampliaba el uso de casa habitación en el edificio al primer secretario del capitán general, mayor general, comandante de guardiamarinas mientras desempeñase el cargo de gobernador militar de la población, auditor, teniente Vicario, inspector de Sanidad, ordenador de Pagos e interventor.

Las obras que se efectuaron fueron las indispensables, al objeto de que en el futuro, de convenir al servicio, pudiera ser nuevamente ocupado por escuela o centro de instrucción.

Para gozar de más espacio en el edificio destinado a dependencias y viviendas, se cubrieron los arcos de las dos naves laterales de la planta baja.

Fernández Duro, en sus *Disquisiciones náuticas*, hace un interesante comentario de lo que significó el Colegio Naval para la Armada. Debido a lo

amplio del mismo, no me es posible transcribirlo íntegro, por lo que sólo expongo un breve resumen: *Veintitrés años duró, pues, el centro de enseñanza que tantos estudios, informes, planes y gastos había consumido antes que llegara a decidirse su instalación. El Colegio Naval fue varita mágica para la población de San Carlos; transformó los caseríos ruinosos, sin estar concluidos, que recordaban la soberbia concepción de los buenos tiempos del reinado de Carlos III, en edificios rematados; el arenal que lo sustentaba, en jardines con buenos caminos de comunicación con el Arsenal y ciudad de San Fernando; creó el Panteón de Marineros Ilustres en el local que servía para depósito de escombros y de cadáveres del hospital; dio nacimiento a otros caseríos y fábricas en las inmediaciones, al arbolado, a las tiendas, en una palabra, realizó en gran parte el ideal de la población con el conjunto de edificios lúcidos y rientes que daban agrado y atención al viajero.*

Cuarenta y cinco años más tarde volvería a su anterior destino de centro docente naval. Un Real Decreto de 21 de octubre de 1911 autorizaba al ministro de Marina para proceder a la apertura de la Escuela Naval Militar en el Apostadero de Cádiz en el transcurso del año 1912, solicitando antes a las Cortes el crédito necesario para ello. Sólo en unos días se retrasó el cumplimiento de dicha disposición, inaugurándose el nuevo centro el 10 de enero de 1913.

### **Escuela Naval Flotante.**

Por Decreto de 10 de septiembre de 1869, siendo ministro de Marina D. Juan Bautista Topete y Carballo, se establece en la fragata *Asturias*, de pontón en Ferrol, la Escuela Naval Flotante. Las clases se iniciaron el 1 de abril de 1871. La *Asturias* —nombre que se adjudicó a la *Princesa de Asturias* a partir de la revolución de septiembre de 1868— era un buque de madera de 1.575 toneladas de desplazamiento. Fue su primer director el capitán de navío Victoriano Sánchez Barcáiztegui, que sustituyó al que lo mandaba interinamente desde el comienzo, capitán de fragata José Ruiz Higuero. Los cargos de segundo y tercero correspondían a capitanes de fragata y tenientes de navío de primera clase. El cuadro de profesores lo constituían quince tenientes de navío.

El 5 de febrero de 1874 los Ayuntamientos de Cádiz y San Fernando gestionan el traslado de la *Asturias* a la bahía gaditana, gestión que no prosperó.

En 1886 dejó de ser buque de primera clase para convertirse en pontón. Quedó con dos cañones, uno de bronce rayado de a ocho y otro *González Hontoria* de a siete. Contaba con una dotación de ciento setenta y dos hombres.

Antes de establecerse la Escuela Naval Flotante, los guardiamarinas, en virtud de una Real Orden de 16 de octubre de 1860, efectuaban sus estudios y prácticas de mar en el navío *Reina Isabel II*, que a la vez fue buque-escuela de cabos de cañón y de marinería. Por otra Real Orden de 24 de mayo de 1863, dejaría de ser buque-escuela de guardiamarinas, por haberse habilitado

para ello las fragatas *Esperanza*, *Cortés*, *Reina Cristina*, y las corbetas *Trinidad*, *Santa María* y *Villa de Bilbao*. Desde 1878 los alumnos efectuaban sus prácticas de navegación en las fragatas *Blanca*, *Almansa* y *Carmen*. Posteriormente las realizarían en la fragata blindada *Numancia*. En 1903 se unifica el mando de la *Asturias* y *Villa de Bilbao*, que hasta 1919, en que fue dada de baja, sería escuela de aprendices marineros.

En 1 de septiembre de 1906 ingresaron los quince alumnos de la última promoción que cursarían en la *Asturias* sus estudios. El 30 de enero de 1907 se suprime hasta nueva orden el ingreso en la Escuela Naval. Nuevas oposiciones no serían convocadas hasta el 1 de febrero de 1913.

La Escuela Naval Flotante tuvo los siguientes directores, todos ellos capitanes de navío: 1871, Victoriano Sánchez Barcáiztegui; 1874, Juan Romero Moreno; 1878, Manuel Caballo Goyos; 1882, Manuel Pasquín Juan; 1886, Marcial Sánchez Barcáiztegui; 1890, Siro Fernández García; 1893, Manuel Mozo Díez-Robles; 1898, Arturo Garin Sociats; 1900, Rafael Cabezas Sarabia; 1904, Julio Meras Uría; 1907, Alberto Barreiro Casajús, y 1908, Luis de la Puente Ojuelos.

### **Ofrecimiento de varias ciudades para el establecimiento de la Escuela Naval.**

Por la llamada Ley de Escuadra de 7 de enero de 1908 se determinó la vuelta de la Escuela Naval a San Fernando, quedando disuelta la escuela flotante al ser desarmada la *Asturias*, por lo que los aspirantes hubieron de adelantarse seis meses su viaje de prácticas, que efectuaron en la corbeta *Nautilus*.

Con posterioridad a la fecha de la ley hubo varios intentos y proyectos de traslado de la Escuela Naval a otras ciudades: Cádiz, Ferrol, Cartagena, Mahón, San Sebastián y algunas otras poblaciones marítimas presentaron ofertas. Ferrol proponía se instalase dentro de su Arsenal y Cádiz proyectaba levantar un nuevo edificio. En algunas de las poblaciones citadas se celebraron sesiones municipales muy polémicas, al tratar sobre el particular. Como dato curioso citaremos que el Ayuntamiento de Mahón, con este motivo, dirigió el siguiente telegrama al presidente del Consejo de Ministros, D. José Canalejas: *Ayuntamiento y fuerzas vivas Mahón suplican a V. E. que con arreglo a informe técnico del capitán de navío Miranda, se establezca aquí la Escuela Naval, comprometiéndose a costear gastos edificación local escuela, y suplican demore V. E. resolución establecimiento citado hasta recibir exposición. Pedro Pons Vidal. Alcalde.*

La Cámara de Comercio y Navegación ferrolana editó a mediados de 1907 un folleto aduciendo razones que justificaban el establecimiento de la Escuela Naval en aquella ciudad departamental.

El diputado a Cortes D. Luis Gómez trató de contrarrestar las razones expuestas en dicho folleto, alegando que la Escuela debía volver a Cádiz. La bahía, el Arsenal, el Observatorio, el Panteón de Marinos Ilustres y las factorías particulares eran razones sobradas para que los alumnos disfrutasen de

más elementos de enseñanza que en Galicia. Las manifestaciones del Sr. Gómez fueron ratificadas por el diputado Sr. Viesca; alcalde de Cádiz, Sr. Martínez de Pinillos; presidente de la Diputación, D. Manuel Calderón; vicepresidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación, Sr. Segerdahl, y otras autoridades de la provincia. Todos coincidieron en opinar que era conveniente trabajar activamente solicitando la cooperación de la Cámara de Comercio, ayuntamientos y diputaciones andaluzas, al igual que lo había hecho Galicia. A su vez el alcalde de Puerto Real, D. Antonio Segovia Gutiérrez, dirigió telegrama al ministro de Marina, Ferrándiz, que decía: *Este Ayuntamiento se asocia al de San Fernando para que la Escuela Naval se establezca en este Departamento, rogando con él a V. E. atienda las aspiraciones de tan sufrida y noble población.* El Sr. Segovia dirigió también oficio al alcalde de San Fernando, D. José María Lazaga Garay, ofreciéndole su concurso en dichas gestiones, así como en las que se efectuaban en Madrid cerca de los diputados de la provincia, para obtener un resultado satisfactorio.

A finales de 1907 la Cámara de Comercio de Cádiz editó un folleto exponiendo las razones por las que la Escuela Naval debía situarse en San Fernando. Al folleto se le dio bastante publicidad y de él se envió un ejemplar a cada miembro del Parlamento.

En 26 de agosto de 1910, el contralmirante D. Enrique Santaló y Sáenz de Tejada, capitán general del Departamento de Cádiz, manifiesta a la prensa el posible establecimiento de la Escuela en el edificio donde radicaba la Capitanía General en la población de San Carlos, por lo que ésta tendría que ser trasladada al inmueble que ocupaba anteriormente en la calle Real de la ciudad.

En 1911 se aceptó el ofrecimiento del Ayuntamiento de San Fernando para el retorno de la Capitanía General. Como consecuencia se expropiaron las viviendas del llamado callejón de la Gloria para su urbanización, empleándose un donativo de cien mil pesetas para instalación y traslado de las oficinas y servicios de la Capitanía General al antiguo edificio de la calle Real, donde permanece en la actualidad. La Marina concedió un crédito para las obras. Con esta medida, que se adoptó por Real Orden de 27 de noviembre de 1911, se dio fin a las discusiones sobre el lugar en que se emplazaría el centro docente naval.

### **Escuela Naval Militar.**

Una Real Orden de 1 de febrero de 1912 aprobada las bases para el establecimiento de la Escuela Naval en San Fernando, en el antiguo edificio del Colegio Naval de la población militar de San Carlos. Se inauguró el nuevo centro el 10 de enero de 1913 siendo ministro de Marina el médico D. Amalio Gimeno, quien había apoyado ardientemente ante el Gobierno la vuelta del centro naval a la ciudad, y quiso presidir los actos oficiales de la inauguración. Llegó el ministro a San Fernando el día anterior de la inauguración siendo recibido apoteósicamente. Por la noche el alcalde, D. Manuel Gómez Rodrí-

guez, le ofreció una cena en el Ayuntamiento, a la que asistieron como principales autoridades el capitán general del Departamento, D. José Pidal y Rebollo, que hasta el 31 de diciembre de 1912 había sido ministro de Marina; comandante general del Arsenal, vicealmirante D. Guillermo Camargo y Abadía, y el jefe del Estado Mayor de la Armada, Marqués de Arellano. A la mañana siguiente, a las 10, se celebró en San Carlos una Misa de campaña y posteriormente tomó posesión del cargo el director del centro, contralmirante D. José María Chacón y Pary.

En 1912 se había publicado el reglamento del nuevo centro, previsto inicialmente sólo para aspirantes, pues los guardiamarinas y alféreces de fragata cursaban sus estudios en el crucero *Carlos V*, en Ferrol, una vez finalizados los cursos de aspirante. Los alféreces de fragata, al terminar su período de prácticas, volvían a la Escuela Naval para efectuar un curso y verificar sus exámenes de fin de carrera. Algunos años más tarde los alumnos realizarían sus prácticas de navegación en los cruceros *Cataluña*, *Reina Regente*, *Victoria Eugenia* y transporte *Almirante Lobo*. La mencionada disposición de 1 de febrero de 1912 establecía quedasen afectos a la Escuela un crucero de segunda clase, un destructor, un submarino y un torpedero.

En 1922 se adquirieron en Italia dos barcos: el *Clarastella* y el *Augustella*, que por Real Orden de 8 de mayo de dicho año adoptaron los nombres de *Galatea* y *Minerva*, respectivamente. El primero se dedicó a buque-escuela de marinería, aunque en alguna de sus singladuras llevó aspirantes a bordo, proyectándose que el *Minerva* se utilizara para prácticas de futuros oficiales, según dispuso una orden de 2 de junio de 1924, pasando el buque a La Carraca para ser acondicionado a tal fin. Sin embargo hubo que desistir de esta medida por no reunir el buque las adecuadas condiciones. Se le destinó para servicios del Polígono de Tiro Naval de Marín, desmontándosele posteriormente los motores, que quedaron para prácticas de los alumnos de la Escuela de Máquinas de Ferrol. Tras muchos años de pontón carbonero, su último destino fue el de buque-prisión durante la guerra 1936-1939.

El 5 de enero de 1927 se botó en los astilleros Echevarrieta de Cádiz el buque mixto de motor y vela *Juan Sebastián de Elcano*, que en un principio fue designado con el nombre de *Minerva*, y que se entregó a la Marina el 29 de febrero de 1928. A su bordo efectuarían muchas promociones de alumnos sus prácticas de navegación. En varias ocasiones dio este buque la vuelta al mundo en viajes de instrucción, siendo el único de su tiempo que aún permanece en servicio.

Una ley de 24 de noviembre de 1931 dispuso que los alumnos de los distintos Cuerpos de la Armada, para su promoción a oficiales, habrían de formarse en la misma Escuela Naval en que cursaban sus estudios los aspirantes y guardiamarinas del Cuerpo General. En épocas anteriores cada Cuerpo tenía su Academia propia. Así, la de Artillería y la de Infantería de Marina radicaban en San Fernando; la de Ingenieros y Maquinistas, en Ferrol, aunque los aspirantes de Ingenieros cursaban el primer período de la carrera en la Escuela Naval. El Cuerpo Administrativo (actual de Intendencia) tuvo

durante cierto tiempo una Escuela en cada Departamento; posteriormente formaba a sus alumnos en la Escuela Naval y, por último, en la Escuela de Intendencia o Intervención en Cartagena. Los que ingresaban en los Cuerpos de Sanidad, Jurídico y Eclesiástico, tras aprobar las correspondientes oposiciones, pasaban como tenientes a ocupar los destinos que se les asignaban en buques y dependencias.

Al instaurarse la República en 1931 se produce una curiosa y compleja situación, que se puede calificar de *trasvase* de alumnos de reciente ingreso en la Escuela Naval. Como consecuencia de haberse declarado a extinguir el Cuerpo de Infantería de Marina en 10 de julio de dicho año, un decreto de 10 de septiembre siguiente dispone el cierre de la Escuela del citado cuerpo, cuya última promoción había ingresado en 11 de enero de 1931. Se componía la misma de once cadetes que cursaban el segundo semestre de carrera. Por otra parte, en aquella convocatoria de Infantería de Marina quedaron seis aprobados sin plaza, así como diez de la última que se celebró para el Cuerpo General. Determinaba el decreto que los once alumnos mencionados, más los dieciséis aprobados sin plaza de las últimas oposiciones, pasaran a la Escuela Naval como aspirantes de 1.º curso del Cuerpo General.

Una Orden Ministerial de 23 de diciembre de 1931 determinaba que no se celebrasen oposiciones para la Escuela Naval en 1932, lo que se cumplimentó con exceso, ya que las primeras convocatorias ordinarias no se celebrarían hasta 1934. Sin embargo, en junio de 1932 se celebraron unos exámenes de suficiencia para el Cuerpo General, ingresando tres alumnos con plaza de gracia.

Durante la guerra de 1936-1939 la Escuela, con un reducido número de profesores, permaneció abierta para impartir breves cursos a oficiales de la Reserva Naval movilizada y alféreces provisionales de Infantería de Marina e Intendencia; incorporándose también al centro, durante el año 1938, dos promociones de alumnos del curso preparatorio semestral para ingreso en el Cuerpo General.

En la zona republicana se crea por decreto de 16 de septiembre de 1937 la Escuela Naval Popular, que se establece en Cartagena en el colegio que fue de Religiosas de San Vicente, conocido por el de *La Rambla*, próximo al barrio de San Antón. El 25 de marzo de 1938 se convocaron cien plazas de alumnos para oficiales. El 15 de septiembre siguiente se publicó la relación de 78 alumnos aprobados. Salieron también de ella dos promociones especializadas en dirección de tiro y oficialidad de artillería y torpedos, mediante cursos teórico-prácticos de tres meses de duración. Asimismo se impartieron clases para personal de la Reserva Naval y para tenientes en campaña de varios cuerpos.

### **Traslado de la Escuela Naval a Marín.**

A mediados de 1938 se proyectó trasladar el centro a Marín, lo que causó natural disgusto en San Fernando y Cádiz. Con este motivo el 20 de septiem-

bre de 1938 salió para Burgos, donde radicaba el Gobierno, una comisión del Ayuntamiento de San Fernando y de representantes de las entidades locales para pedir que el centro quedase en el Departamento, lo que no tuvo el resultado apetecido, pues al término de la contienda se iniciaban en Marín obras en la que fue Escuela de Tiro Naval, para el establecimiento de una amplia y moderna Escuela Naval. A tal efecto el buque hidrográfico *Artabro* fue destinado provisionalmente a aquel puerto con objeto de servir de alojamiento a los jefes y oficiales designados para organización de los distintos servicios y adecuación de las aulas de la nueva academia.

Permaneció el centro en San Fernando hasta junio de 1943 en que se trasladó a Marín, siendo inaugurado el 15 de agosto de dicho año, con asistencia del Jefe de Estado Generalísimo Franco. Antiguas unidades de la Escuadra quedaron afectas a la Escuela para instrucción de los alumnos. La primera flotilla que formó este servicio se compuso de los tres destructores gemelos de cuatro chimeneas, que se pusieron en grada en la Sociedad Española de Construcción Naval de Cartagena en el año 1920: *Alsedo*, *Lazaga* y *Velasco*.

El edificio del antiguo Colegio Naval fue destinado por decreto de 31 de julio de 1940 a Escuela de Suboficiales de la Armada. En él se iniciaron en julio de 1944 los cursos de verano de alumnos de la Milicia Naval Universitaria. En 1972 los pertenecientes a ésta última, que habían de ser promovidos a oficiales, pasaron a cursar sus estudios en Marín, quedando definitivamente destinado el edificio para centro de promoción de suboficiales de las escalas básicas y de complemento.

\* \* \*

Una Orden Ministerial de 29 de marzo de 1934 equiparaba al guardiamarina de 1.<sup>er</sup> curso a sargento, y al de 2.<sup>o</sup> a suboficial más antiguo. En 15 de abril de 1973 se anula la anterior en el sentido de que la clase de guardiamarina tenga la consideración de oficial alumno.

La documentación existente en las Academias de Guardias Marinas pasó por las siguientes vicisitudes: Originariamente se guardaba en cada Real Compañía, pasando después al respectivo Departamento Marítimo, que en virtud de una Real Orden de 21 de diciembre de 1784 lo devolvió a cada una de ellas. En 1850 se remitió al Colegio de Aspirantes de San Carlos toda la documentación de las tres Academias departamentales. Clausurado este centro, una Real Orden de 2 de agosto de 1870 dispuso quedara en la recién creada Escuela Naval Flotante, y suprimida ésta pasó en 1909 el Archivo del Departamento de Cádiz. En 1935 fue enviada a la Biblioteca Central del Ministerio de Marina, trasladándose terminada la guerra 1936-1939, al Archivo Central, donde permanecería hasta 1950 en que pasa al Museo Naval, cuya dirección regía entonces las dos dependencias anteriormente citadas.

La Reina Regente María Cristina concedió el uso de bandera a la Escuela Naval Militar el 16 de mayo de 1901, siendo ministro de Marina D. Cristóbal

Colón de la Cerda. Rodeaban el escudo las inscripciones *Cuerpo General de la Armada, Escuela Naval Militar*.

Desde su fundación en Cádiz en 1717, la Academia de Guardias Marinas ostentó las principales denominaciones de los centros docentes: Academia; Colegio, cuando en 1824 se estableció en el Arsenal de La Carraca, y Escuela, cuando en 1871 se instaló en Ferrol a bordo de la fragata *Asturias*.

\* \* \*

El Real Decreto Ley 1/1988 de 22 de febrero, regula la incorporación de la mujer a las Fuerzas Armadas de acuerdo con las previsiones de la Ley Orgánica 1/1984 de 5 de enero.

En consonancia con estas disposiciones, la mujer puede incorporarse a los cuerpos y escalas que exigen para su ingreso haber cursado estudios en Facultades y Escuelas Universitarias.

El primer grupo de mujeres incorporado a la Armada pertenece a la escala especial del Cuerpo de Sanidad de la promoción de 2-9-1988, compuesta de tres hombres y seis mujeres. La entrega de despachos tuvo lugar en la Escuela de Suboficiales el día 9 de marzo de 1989.

# ANÁLISIS MILITAR DEL COMBATE DEL 2 DE MAYO DE 1866

José Ramón GARCÍA MARTÍNEZ

Antes de adentrarnos en el tema que da origen al título de este trabajo se hace imprescindible el estudio, obligadamente breve, de sus antecedentes, pues sin él su comprensión lógicamente ha de devenir en incompleta y errónea.

¿Qué motiva en 1866 un estado de guerra declarada entre la República del Perú y el Reino de España?

## **Introducción histórica.**

Perú es la última nación americana continental en acceder a la independencia o a la emancipación de España. La batalla de Ayacucho en 1824 hace cesar toda resistencia armada española en el antiguo Virreinato, o lo que de él resta, del Perú. Salvedad honrosa la del brigadier Rodil que, encastillado en los muros de la fortaleza del Real Felipe del Callao, se mantiene férrea y tenazmente durante dos años más.

Desde las Capitulaciones de Ayacucho y del Callao, en 1824 y 1826 respectivamente, hasta 1851, las relaciones hispano-peruanas habían permanecido prácticamente cortadas. Los gobiernos peruano y español no habían firmado ningún tratado de paz y amistad, razón por la cual ambas naciones, diplomáticamente hablando, se desconocían mutuamente. Contactos y aproximaciones sí se realizaron, todas indirectamente, aunque con un decidido espíritu de superar este enojoso contencioso y de regularizar una situación absurda, tanto más cuanto que era entre pueblos de idéntica raíz cultural.

Avances importantes en este sentido habían sido la declaración de las Cortes Españolas de 1836, asegurando la independencia de todas las antiguas posesiones americanas y la aproximación oficiosa del cónsul del Perú en Burdeos en 1841.

El paso siguiente se produce en 1851, con la llegada al puerto peruano del Callao de la fragata de guerra de S.M.C. *Ferrolana*, en viaje de circunnavegación, que, mediando acuerdo previo, saluda al cañón a la plaza y es correspondida. Este homenaje a las banderas implicaba un mutuo reconocimiento de independencia entre países plenamente soberanos, siendo además éste un acto público. A partir de entonces los trámites se aceleran pero, desgraciadamente, no llegan a concretarse en la firma del beneficioso tratado que solventaría definitivamente el contencioso sobre la independencia del Perú.

En 1860, el Ministerio de Estado (hoy diríamos de Asuntos Exteriores)

propone al de Marina que la escuadrilla naval que va a ser enviada a las islas Filipinas realice su derrota por el cabo de Hornos, en vez de doblar el de Buena Esperanza, pues así podría visitar los puertos del Pacífico, donde se estimaba preciso *mostrar de nuevo el pabellón*, haciendo ver a las nuevas naciones americanas la pujanza de la regenerada España.

Dos años después, en 1862, salen de Cádiz dos fragatas de hélice, la *Resolución* y la *Nuestra Señora del Triunfo*, para el Pacífico. En la primera de ellas, que arbola la insignia del almirante D. Luis Hernández Pinzón, se embarca la Comisión Científica del Pacífico, que aprovechando el viaje realizará recolecciones y estudios de carácter técnico en el continente americano. Tras fondear en Río de Janeiro, las naves salen para Montevideo, localidad ésta donde el Gobierno español mantiene la *Estación Naval del Río de la Plata* y donde también les espera la goleta *Virgen de Covadonga*, que se unirá a esta pequeña división naval. A su salida del Plata, y tras diversos problemas técnicos, remontan el estrecho de Magallanes, rindiendo visita en Chile y más tarde en el Callao. Ambos recibimientos son de una gran cordialidad y sin sombra alguna de desconfianza o duda. Después del correspondiente saludo a la plaza, se visita al presidente de la nación y al cuerpo diplomático residente. Ultimada esta gestión en Perú se prosigue la ruta hasta la ciudad norteamericana de San Francisco. De vuelta al puerto del Callao, se conocen los sucesos acaecidos en la hacienda peruana de Talambo, donde se habían producido diversos incidentes cruentos entre colonos vasco-españoles y los propietarios de la misma. Esta situación decide la permanencia de la *Escuadra del Pacífico* en aguas peruanas, en lugar de proseguir el viaje a la isla de Cuba.



Copia del sello de la *Escuadra del Pacífico*. Colección del autor.

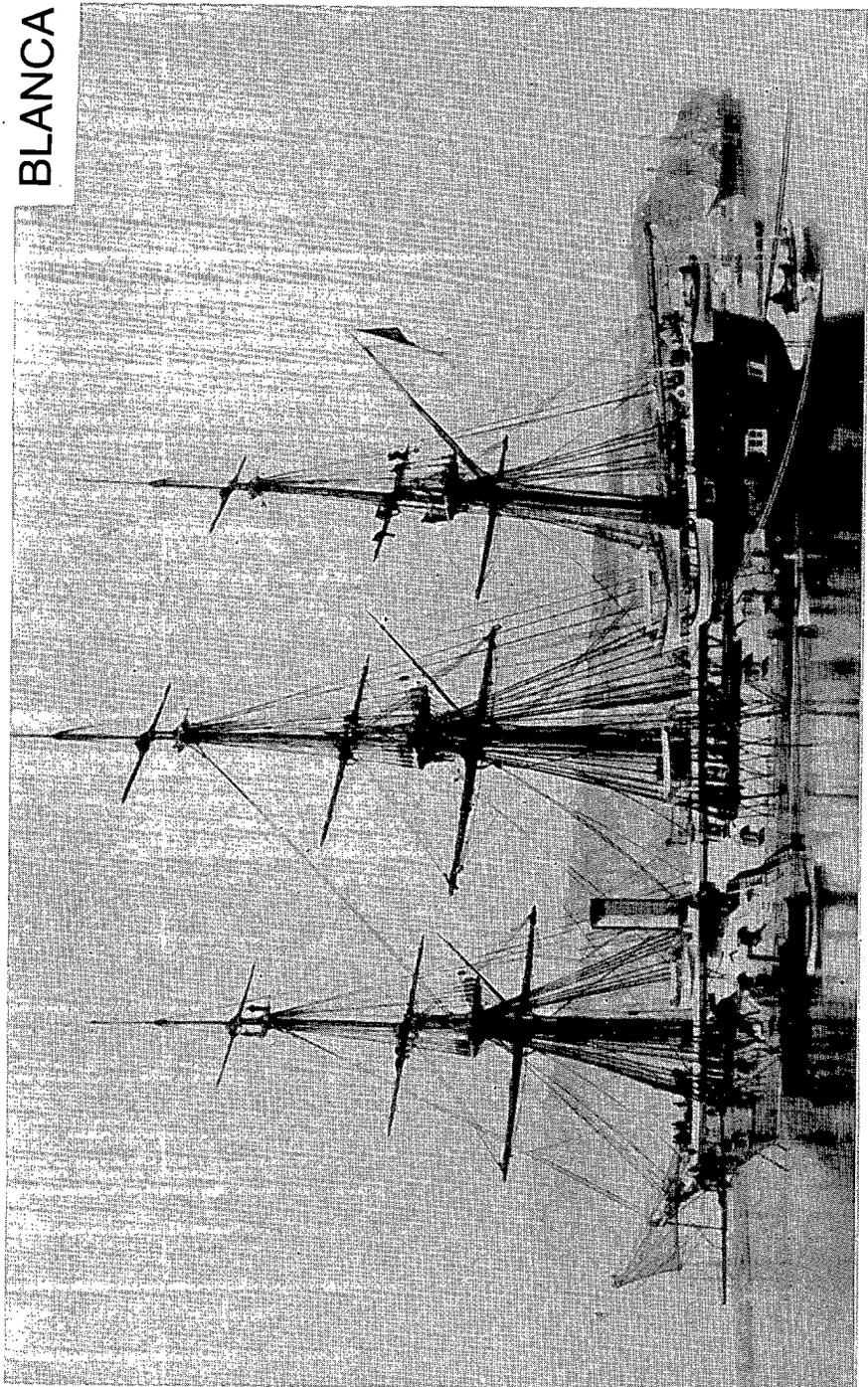
Llega D. Eusebio de Salazar y Mazarredo como diplomático español al Perú. No es recibido ni reconocido por el ministro de Relaciones Exteriores y Salazar decide artema y sibilinamente la toma de las islas huaneras de Chincha. Engaña a Pinzón y de común acuerdo realizan la captura de estas islas costeras productoras de fertilizantes orgánicos.

Las razones invocadas son las anteriores: Talambo y el desprecio hacia un representante de S.M.C. Además se informa que la propiedad de este territorio incautado como *prenda* puede *revindicarse*. ¡Monstruoso error! Tal término invita a pensar en no reconocimiento de independencia, en tregua desde 1824, en *reconquista* en suma.

La protesta continental americana y europea no se hace esperar. Hay que convenir que con toda la razón.

En este intervalo se produce el incendio accidental de la fragata *Triunfo*.

BLANCA



Fragata de hélice *Blanca*. Museo Naval. Madrid.

Se pierde casi totalmente el buque. Sólo pueden rescatarse algunos útiles menores. La fuerza del almirante Pinzón ha quedado reducida al mínimo en tan solo un día y además en un momento en el cual se espera el ataque de la Armada del Perú.

Salazar y Pinzón son desaprobados por el Gobierno español y se les releva en sus cargos respectivos. Se envían nuevos refuerzos a la zona y un nuevo comandante general investido de plenos poderes, el general Pareja. Asimismo llegan las fragatas *Blanca*, *Berenguela* y *Villa de Madrid*, pues no es permisible en esta crítica situación una derrota naval sobre la ínfima escuadrilla que comanda Pinzón. Anteriormente se había incorporado a la primitiva fuerza la goleta *Vencedora*.

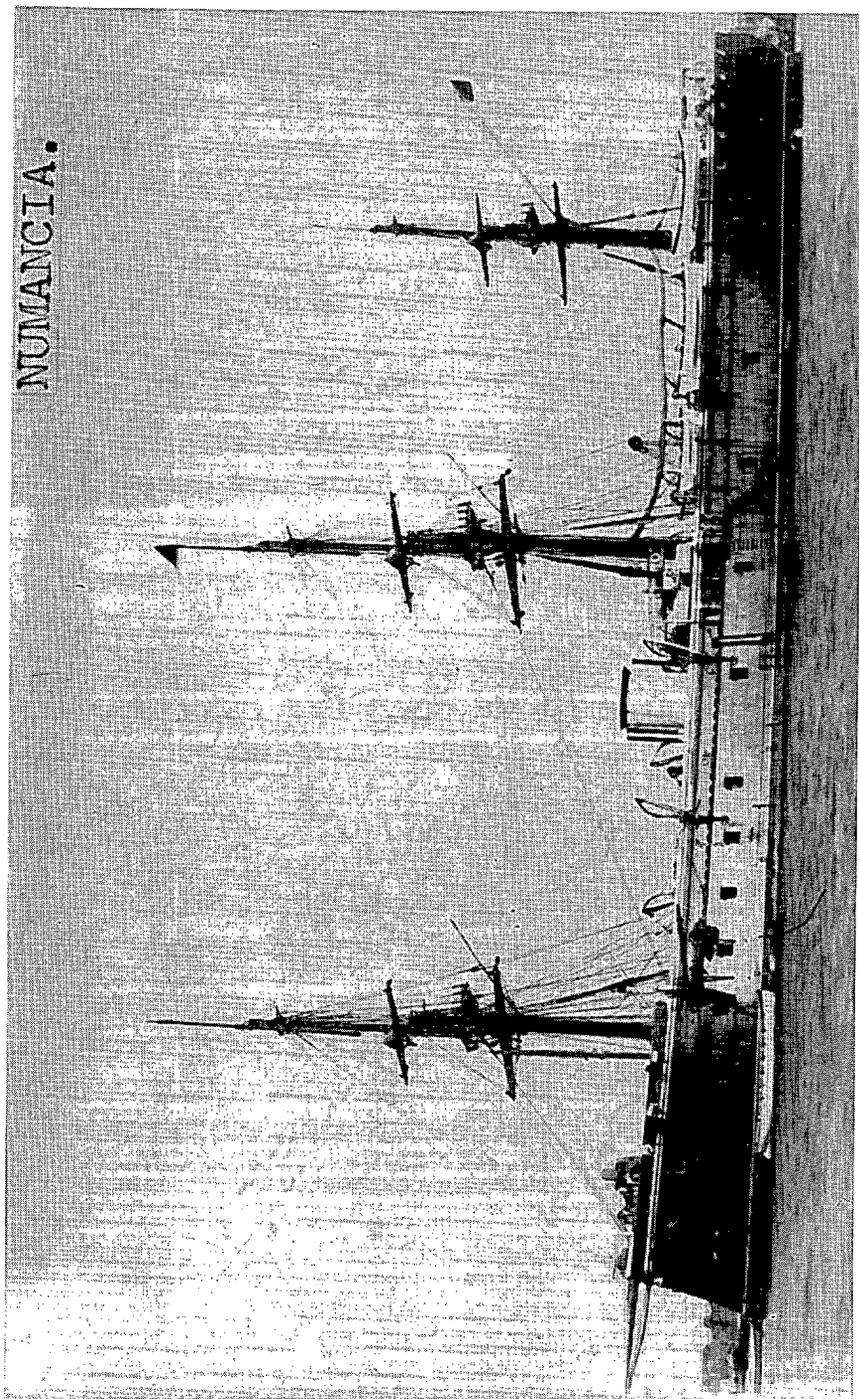
El general Pareja logra la firma de un Tratado de Paz, el nominado como *Tratado Vivanco-Pareja*, por el cual se devuelven las islas de Chíncha al Gobierno del Perú, se saludan las respectivas banderas y Perú abona una indemnización en concepto de reparaciones. Ciertamente es que se consigue la firma de este documento bajo la presión de un ultimátum de 48 horas, pero indudablemente también se da fin al conflicto desatado por el engaño de Salazar y la ingenuidad de Pinzón.

Días después, el 5 de febrero de 1865, es asesinado un marino español de la Escuadra, el cabo de mar Esteban Fradera, en el puerto del Callao por una multitud exaltada. Este mortal incidente enturbia el recién firmado tratado y muestra claramente el enrarecido ambiente político imperante. La prensa, el pueblo, casi toda la nación, consideran este tratado como una traición y un vejamen hacia la soberanía nacional. Los resultados no se hacen esperar. Estalla la revolución en Arequipa y culmina meses después con la toma del poder, aupando a la Presidencia de la República al coronel Prado. Desde este momento los acontecimientos no hacen sino precipitarse a meteórica velocidad.

Paralelamente a lo antes descrito, Chile, en solidaridad con Perú, había declarado el carbón como *contrabando de guerra*, impidiendo o importunando el abastecimiento del mismo a la *Escuadra del Pacífico*. El general Pareja reclamó ante el Gabinete de Santiago contra esta medida de represalia. Nada obtiene. La reacción española se traduce en el bloqueo naval a la costa de esta nación. Una fragata chilena, la *Esmeralda*, de 22 cañones, apresa a la goleta española *Covadonga*, de dos piezas en colisa, y tras combate de 50 minutos la rinde. Pareja no soporta esta humillación y se suicida. El mando de la *Escuadra del Pacífico* recae en el capitán de navío D. Casto Méndez Núñez, recientemente ascendido a brigadier por su viaje al Pacífico al mando de la flamante fragata blindada *Numancia*, incorporada meses antes a la *Escuadra del Pacífico* con el transporte de guerra o vapor carbonero *Marqués de la Victoria*.

La herencia que Méndez Núñez recoge con el cargo de comandante general de la fuerza no puede ser menos halagüeña: Prado, instalado en el sillón del palacio de Pizarro en Lima; la *Covadonga*, apresada por Chile; un bloqueo costoso y no muy eficaz, y el suicidio del general Pareja.

NUMANCIA.



Fragata blindada *Numancia*. Museo Naval. Madrid.



Oficialidad de la goleta *Covadonga*. Fotografía inédita. Por cortesía personal de D. Rómulo Rubatto Suárez. Lima.

Se impone un radical cambio en la estrategia seguida hasta entonces. Se reducirá el bloqueo a dos puertos chilenos, concentrándose así la fuerza y disminuyéndose los riesgos.

Chile y Perú firman una alianza defensiva y declaran la guerra a España.

La *Escuadra del Pacífico* emprende la búsqueda de la *Covadonga*, a la cual se supone en las proximidades de la isla de Juan Fernández por confidencias recibidas. No se encuentra. Asimismo se intenta librar combate con la escuadra aliada chileno-peruana que se cree fondeada en Abtao. Hacia allí salen dos fragatas que regresan sin haber obtenido resultados positivos. Una segunda expedición se dirige hacia Chiloé con idénticos propósitos, volviendo asimismo sin perceptibles frutos.

Madrid, en represalia por la captura de la *Covadonga*, ordena el bombardeo del puerto chileno de Valparaíso. La *Escuadra* considera tal decisión como un gran

error estratégico, pero por disciplina lo realiza, pues ha de ser: *Primero honra sin Marina que Marina sin honra*.

Gran Bretaña y los Estados Unidos se habían manifestado totalmente opuestos a tal bombardeo y así lo hicieron saber repetidamente a Méndez Núñez quien, obvio es decirlo, cumplió con la fatídica orden ciertamente muy a su pesar, como prueba la numerosa correspondencia cruzada entre él y las autoridades en Madrid.

Este baldón, al cañonear una ciudad que se desartilla y renuncia a su defensa, sólo puede cubrirse con la decisión personal de Méndez Núñez de, si fuera preciso, combatir antes con las escuadras aliadas de la Gran Bretaña y los Estados Unidos que renunciar al cumplimiento de la orden recibida.

Una nueva unidad venida de la Península se une a la *Escuadra del Pacífico* reforzándola. Es la fragata *Almansa*. Un potente buque aunque con una bisoña tripulación.

Tras Valparaíso igual cometido, aunque con diferente destino: El Callao (1).

### **Bombardeo de la plaza fuerte del Callao.**

Días antes del 2 de mayo de 1866, el comandante general se embarca en la goleta *Vencedora* para proceder a un reconocimiento visual de las posiciones peruanas, por la zona denominada de Mar Brava. Se acerca a medio tiro de cañón de los puestos terrestres y comprueba la inutilidad de un ataque Sur-Norte, Norte-Sur, basado en el principio de *concentración de la fuerza en un punto hasta su ruptura o doblegamiento*, y efectuado esto, la fuerza naval iría corriendo posiciones desde el Sur (La Punta) hasta el Norte (últimas posiciones peruanas), apagando simultáneamente todos y cada uno de los fuegos enemigos. Este clásico método estaba totalmente desaconsejado, pues lo embravecido de la mar (recordemos: Mar Brava) imposibilitaba la fijación del tiro artillero. Por tanto, este combate habría que librarlo a la manera de las justas medievales o duelos: frente a frente y ello sin olvidar la cita tradicional: *Un cañón en tierra vale por diez en la mar*. El ataque, por tanto, se efectuaría por la Mar Mansa. Múltiples son los estudios y trabajos que se han llevado a cabo tomando como referencia este combate, la mayoría han considerado errónea la planificación del mismo, sin embargo no son muchos los que han estimado algunas premisas fundamentales: estado de la mar, capacidad ofensiva de la artillería montada en los buques españoles y sistemas de puntería de la misma. En descargo de la resolución de Méndez Núñez, consideraré que los propios peruanos habían instalado una pequeña batería, la *Zepita*, con seis piezas de a 32 libras, en la zona Sur, frente a la Mar Brava, por considerar impropio un ataque por tal lugar.

Entonces, desechado este esquema, por qué no se actuó de Sur (La Punta) a Norte concentrando todo el peso artillero de la Escuadra en los reductos primeros, tras reducirlos, avanzar hacia el puerto y la población y, por último, los reductos finales. No poseo la respuesta, pero creo simplemente que la razón es bastante evidente para todo aquel que conozca la bahía del Callao. No habrían cabido los buques, unos y otros se habrían estorbado mutuamente, formando una línea o un muro sobre el cual le habría sido imposible fallar un tiro a la artillería peruana, sin olvidar, por supuesto, que los navíos españoles de esta época sólo podían disparar por bandas.

Sea cual fuere la razón no fue un procedimiento brillante, fue el impuesto por las condiciones del campo.

Este reconocimiento, así como los constantes y periódicos informes recibidos de los agentes confidenciales de la Escuadra, destacados en Lima y el

---

(1) He resumido al máximo posible la Introducción Histórica, a sabiendas de caer en el vicio de ofrecer generalidades, para no-lastrar excesivamente el trabajo. Confío plenamente en la benevolencia de los lectores, que sabrán disculpar la omisión de muchos datos fundamentales.

Callao, centró las discusiones en la cámara de la fragata blindada *Numancia*. En ella se encuentran reunidos, para el estudio del plan de ataque, el comandante general, Casto Méndez Núñez; el mayor general (hoy sería el jefe del Estado Mayor), Lobo; los comandantes de los buques de guerra de S.M.C. y los oficiales de Infantería de Marina. El debate comienza con la lectura de las órdenes recibidas del Gobierno y prosigue con la exposición personal de todos y cada uno de los asistentes a esta Junta de Guerra, que argumentan los pros y contras de la operación. Las opiniones, muy razonadas, se mantienen casi a la par, con una ligera tendencia a la teórica imposibilidad de batir la Escuadra con éxito los fuertes del Callao, dotados con la mayor, mejor, más moderna y destructora artillería del momento: los «Armstrong» de a 300 libras y los «Blackely» de a 500 libras. Estos cañones eran capaces de perforar planchas de blindaje en hierro de grosores de a 19 cm y tan solo la *Numancia* estaba acorazada con láminas de 13 cm de máximo, siendo todas las demás unidades de madera. La firmeza de Juan Bautista Antequera, comandante de la *Numancia*, y la decisión de Méndez Núñez inclinan el resultado de esta Junta. Se atacará el Callao y sus fuertes el día 2 de mayo, en recuerdo de la fecha que marca el comienzo del levantamiento popular en Madrid contra las tropas napoleónicas.

El plan de ataque es el siguiente: la Escuadra se dividirá en tres divisiones de combate que batirán por separado y frontalmente las posiciones y reductos peruanos y el vapor transporte *Marqués de la Victoria*, con las presas y los buques de abastecimiento del convoy, permanecerá con las máquinas encendidas, como todos los demás, frente a la playa de la Muerte, en la isla de San Lorenzo, cara a la bahía del Callao.

Los tres grupos antes citados se formarán con las siguientes unidades:

I División:

Fragata blindada *Numancia*.

Fragata *Blanca*.

Fragata *Resolución*.

Destinada a batir la zona Sur del Callao, es decir, el cuello existente entre La Punta y la población y muelle.

Defensas peruanas:

Campo minado con torpedos eléctricos.

Batería *Abtao*, seis cañones de a 32 libras.



Copia del sello de la fragata blindada *Numancia*. Colección del autor.

Torre *La Merced*, dos «Armstrong» de a 300 libras.  
Batería *Maypú*, seis de a 32.  
Fuerte *Santa Rosa*, dos «Blackely» de a 500, uno de a 68, siete de a 32.  
Batería *Chacabuco*, cinco de a 32.  
Batería *Provisional*, cinco de a 32.

Como se observa éste es el punto más fuertemente armado de la defensa peruana. Aquí se concentra la mayor capacidad artillera y el mayor número de piezas. Asimismo la andanada total es la más pesada. Esta es la razón de emplear contra esta zona también el mayor poder de la *Escuadra del Pacífico*, el blindado y dos fragatas de tipo medio.

## II División:

Fragata *Berenguela*.  
Fragata *Villa de Madrid*.

Designada a ofender la zona Norte del Callao, es decir, sobre la población y su puerto.

### Defensas peruanas:

Batería *Independencia*, seis de a 32.  
Torre *Junín*, dos «Armstrong» de a 300.  
Batería *Pichincha*, cinco de a 32.  
Fuerte *Ayacucho*, dos «Blackely» de a 500.

Notamos aquí un desfase evidente entre la capacidad ofensiva peruana y la española. Dos fragatas han de ser prácticamente impotentes ante tal concentración de fuego enemigo.

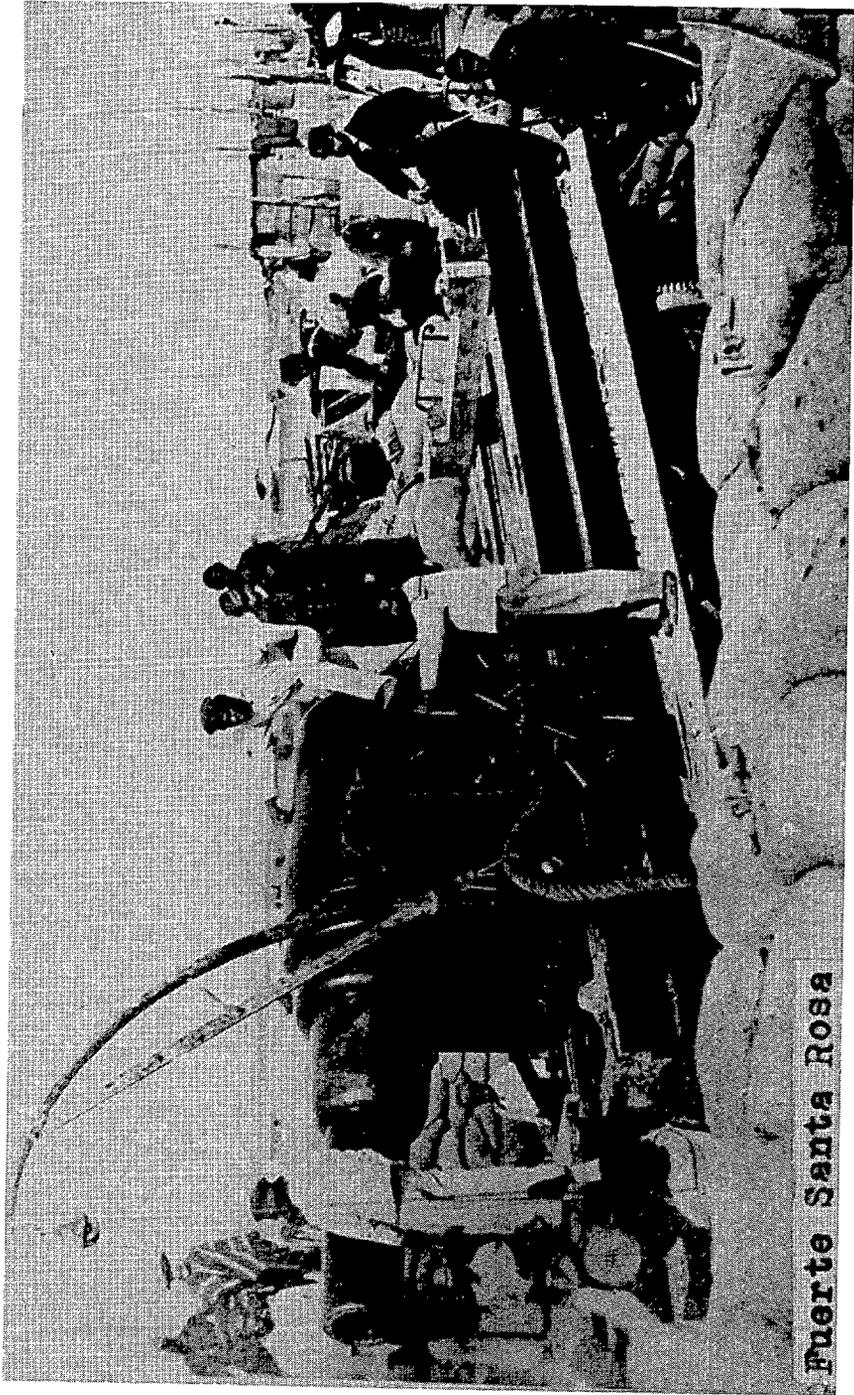
## III División:

Fragata *Almansa*.  
Goleta *Vencedora*.

Su misión consiste en enfrentarse con los buques de guerra peruanos y ofender a la población y muelle del Callao.

### Defensas peruanas:

Cañón *del Pueblo*, un «Blackely» de a 500.  
Escuadra del Perú: Monitor *Loa*, monitor *Victoria*, vapor *Tumbez*, vapor *Sachaca* y vapor *Colón*.



**Fuerte Santa Rosa**

Fuerte *Santa Rosa*. Uno de los dos cañones «Blackely» de esta batería (actual plaza principal de Chucuito). Pieza de 13" y 500 libras. Rayada. Espoleta de percusión. Sirvientes: marineros. Museo Naval del Perú. El Callao. Museo Naval. Madrid.

Aquí observamos una doble compensación de fuerzas, tanto por parte peruana como española. Perú ofenderá con una sola pieza artillera, aunque de gran calibre, y con sus buques impedirá la penetración en puerto de las unidades hispanas. Asimismo, la *Escuadra del Pacífico* destina dos buques a batir esta zona, uno de ellos, la *Almansa*, es de los más potentes de la flota y su tripulación no cuenta con una larga campaña a sus espaldas pero, sin embargo, en su contra diremos que es casi totalmente bisoña (días antes su marinería realizó por vez primera ejercicios reales de tiro de cañón y disparo de armas largas), y el otro, la goleta *Vencedora*, es el más débil.

Otras defensas auxiliares de la plaza:

Batería *Zepita*: seis piezas de a 32. Enfrentadas a la zona denominada como Mar Brava.

Cuerpos de Infantería y Caballería a todo lo largo de la línea de frente. Habían sido destinados allí en previsión de un posible desembarco de las unidades o *trozos* de Infantería de Marina española.

Unidades auxiliares de la *Escuadra del Pacífico*:

Transporte de guerra *Marqués de la Victoria*.

Vapor *Paquete del Maule*.

Vapor *Uncle Sam*.

Vapor *Matías Cousiño*.

Vapor *Mataura*.

Vapor *Lot and Mary*.

Vapor *Mary*. Estos últimos realmente barcas a vela.

Buques estos últimos sin valor militar. Son un vapor-carbonero de guerra (mínimamente artillado) y unidades apresadas o adquiridas por la *Escuadra del Pacífico* como buques de aprovisionamiento. En los mismos se mantienen a los prisioneros chilenos, los masteleros que caló la *Escuadra*, los repuestos, lubricantes, bastimentos y parte del almacén de carbón.

Unidades de guerra extranjeras presentes en la bahía:

Francia: Pontón *Venus*. Es sacado a remolque de la rada y fondeado más arriba de la zona destinada a la *II división de la Escuadra del Pacífico*.

Gran Bretaña: *Shearwater* y *Mutine*.

Estados Unidos: *Mohongo*, *Monadnock*, *Tuscarora*, *Vanderbilt*, *Powhatan*, *Wateree* y *Fridonia*.

Este conjunto extranjero forma un grupo heterogéneo en el que coexisten fragatas, corbetas, vapores, monitores de torres y un yate armado. Su poder

militar no es ni mucho menos despreciable, todo lo contrario, sobre todo los monitores de torres.

Lógicamente, como puede fácilmente comprenderse, esta planificación ante el próximo combate era enormemente compleja, pero tampoco nos encontramos en la Escuela de Guerra Naval para vernos obligados a realizar un estudio más profundo.

Las cifras sobre poder ofensivo, peso de andanadas, número y clase pormenorizada de los buques participantes, tipos y modelos de la artillería... prefiero, a pesar de su crucial importancia, relegarlos a un segundo plano, pues la sola descripción somera de los mismos rebasaría en mucho el espacio de este trabajo.

Igualmente, en lugar de ir describiendo el desarrollo del bombardeo minuciosamente, reloj en mano, prefiero detenerme tan sólo en los resultados del mismo y de éstos sacar las pertinentes conclusiones (2).

### **Resultados peruanos y españoles en el combate:**

#### *1.º Artillería peruana en torres:*

Lógica concepción para la época tratada. Este tipo de construcciones elevadas domina la cubierta de los buques atacantes y su tiro puede atravesarlos oblicuamente, dando salida al proyectil por la banda opuesta, bajo la línea de flotación, con el consiguiente anegamiento de la nave. Estas torres son giratorias y cuentan con acorazamiento exterior.

#### **Resultados obtenidos:**

Puesta casi inmediata fuera de combate de la fragata *Berenguela* (a los 35 minutos). Se le produce un agujero de entrada y otro de salida, bajo la línea de flotación, con enorme vía de agua (de 4 por 1 metros). Para el salvamento de la nave es preciso el paso de toda la artillería a la banda opuesta. La *Berenguela* sólo puede realizar unos 200 disparos al cañón.

#### *2.º Montajes artilleros dobles:*

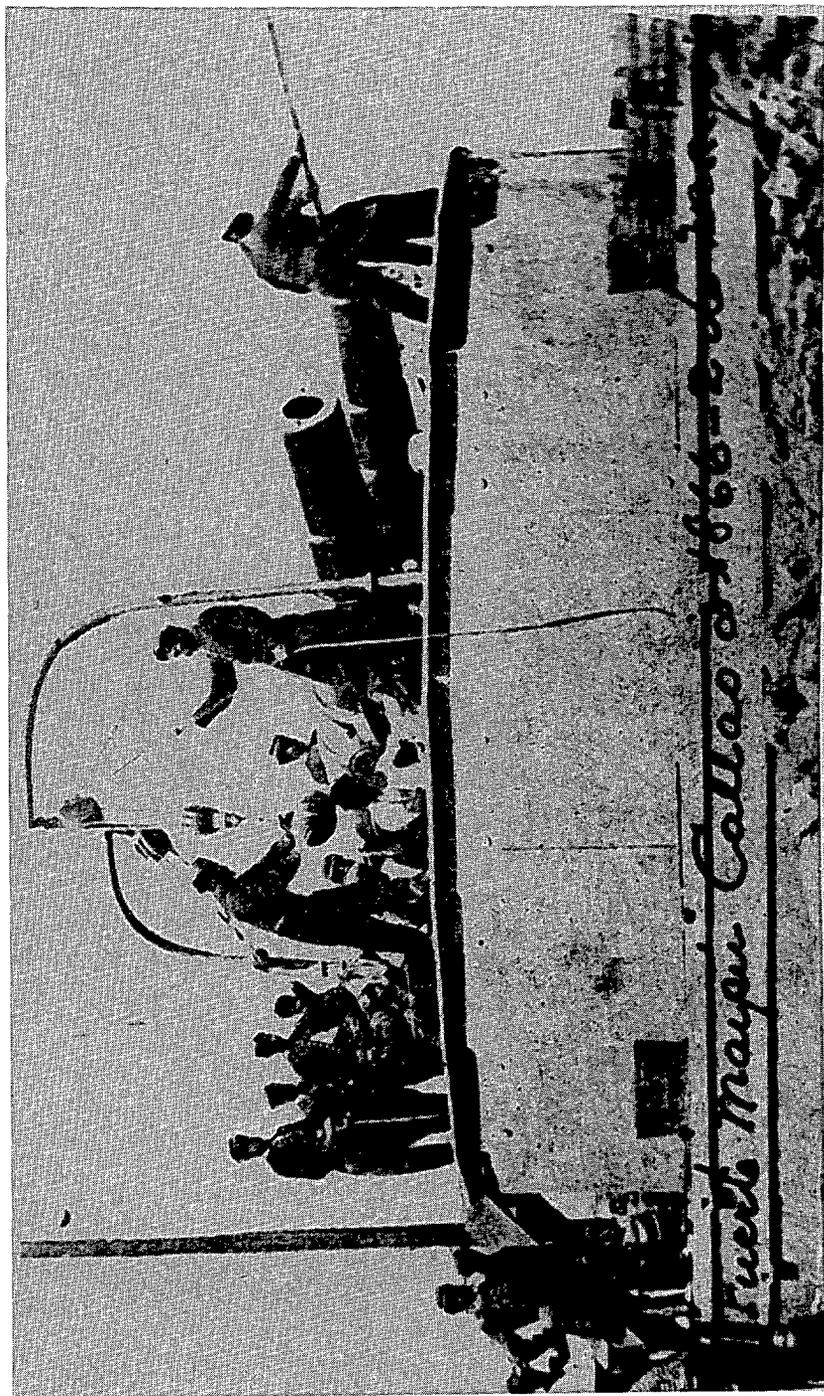
Error básico y fundamental en la defensa peruana contra navíos. Las ventajas de este sistema son nulas y, sin embargo, un impacto directo, generalmente, inutiliza ambas piezas.

---

(2) Para una mejor comprensión de lo aquí citado recomiendo muy encarecidamente la consulta de los planos existentes sobre este bombardeo. En mi opinión, los mejores son los que se encuentran en los dos libros siguientes:

*Historia de la guerra de España en el Pacífico*, del teniente de navío D. Pedro de Novo y Colson. Madrid, 1882. Tras la página 526.

*Historia Marítima del Perú. La República (1850 a 1870)*. Tomo VIII, volumen 2, del capitán de fragata D. Fernando Romero Pintado. Lima, 1984. Página 607.



Batería *La Merced*. Torre blindada giratoria con dos piezas «Armstrong» de 11". Granada con espoleta de percusión, de 300 libras. Se aprecia en la foto al ingeniero colombiano Cornelio Borda izando una granada. A la izquierda se ve el mástil de la bandera peruana que, con la torre, desaparece tras el impacto de un proyectil de la *Bianca*. Parece ser José Gálvez la figura que, cerca del asta de la bandera, se sujeta la mano en la cintura. Museo Naval del Perú. El Callao. Museo Naval. Madrid.

Resultados obtenidos:

Voladura de la torre blindada *La Merced*, por impacto directo de la fragata *Blanca*. El tiro se introdujo entre la pared de la porta y la muñonera de una de las piezas, sobre los saquitos de pólvora que alimentaban las piezas. 41 muertos. El ministro de la Guerra, Gálvez, y gran parte de su Estado Mayor, perecen en la gigantesca explosión.

3.º *Tardía reacción peruana:*

Gálvez espera el primer disparo de la *Numancia*, en contra de la opinión de sus artilleros: *Justifiquemos la justicia de nuestra causa*, manifiesta.

Resultados obtenidos:

Prácticamente todos los grandes proyectiles pasaban por alto, sobre los topes de los buques españoles, precipitándose en la mar sin efecto alguno. Más aún cuando debemos de considerar que la cadencia de fuego de estas grandes piezas, los *cañones monstruos* como eran conocidos, era de entre 15 a 20 minutos, o lo que es lo mismo, tres o cuatro disparos a la hora.

Tras cinco horas de combate sólo consiguen los siguientes impactos destacables:

Número 1: Fragata *Villa de Madrid*. En el tubo de conducción del vapor a la máquina. El buque queda sin movimiento y por tanto fuera de combate. La goleta *Vencedora* tiene que acudir para sacarla a remolque. La fragata sólo realiza unos 200 disparos en el combate.

Número 2: Siendo remolcada la *Villa de Madrid* otro tiro impacta sobre un bote situado en la cubierta. Sin daño alguno.

Número 3: Fragata *Berenguela*. El mencionado en el punto 1.º. Es indudablemente un tiro magníficamente dirigido.

Número 4: Fragata *Berenguela*. En la carbonera de la nave. Produce un incendio a bordo que es rápidamente sofocado por la dotación.

Número 5: Fragata *Almansa*. En los guardacartuchos, departamento contiguo a la santabárbara del buque. Incendio a bordo. Obliga a retirarse a la fragata del combate durante 30 minutos. Se sofoca el incendio sin anegar el pañol y vuelve el buque al combate. Esta unidad y la *Blanca* son las que demuestran un mayor arrojo y combatividad durante el ataque, llegando a agotar sus proyectiles.

Número 6: Fragata blindada *Numancia*. Da en el agua y de rebote choca contra el blindaje, lo perfora y traspasa 40 de los 45 cm del maderamen de teca. No produce daño alguno, siendo, sin embargo, un tiro sumamente destructor para cualquier buque no blindado.

Evidentemente sólo estoy reseñando los impactos producidos por los cañones «Armstrong» y «Blackely», olvidándome de los de 32 y 68 libras (así

como de algunos de 16) por considerarlos irrelevantes. Estas nueve grandes piezas eran las únicas capaces de hacer peligrar gravemente y hundir a cualquiera de las embarcaciones españolas, incluida, por supuesto, la blindada *Numancia*. Los tiros de 16, 32 y 68 son casi totalmente inútiles, siendo su poder ofensivo incapaz de demoler a buques como los tratados. No debemos de desdeñar tampoco su poder, ya que toda la *Escuadra del Pacífico* resultó completamente acribillada por los impactos de estas piezas menores (tan sólo la pequeña goleta *Vencedora* sale completamente ilesa), pero sólo los 300 y 500 podrían haberla precipitado al fondo del mar.

4.º *Para qué destacar cuerpos de infantería y caballería tras los montajes artilleros:*

¿Para rechazar un intento de desembarco español? Ridículo. Sólo versiones partidistas y apasionadas, desprovistas de todo rigor documental, todavía hoy consideran tal posibilidad. Un ejemplo: En encuesta a Méndez Núñez el ministro de Marina le plantea tal posibilidad futura. Méndez Núñez contesta indicando a su superior lo que éste no debería desconocer en razón a su rango y cargo.

Resultados obtenidos:

La playa del Callao está conformada por casquijos y cantos silíceos rodados que, al ser impactados por las balas sólidas españolas, proyectaron, en forma de granada, una lluvia de esquirlas pétreas sobre la infantería y caballería del Perú, obteniendo así un número de bajas no desdeñable por no buscado.

¿Por qué, de considerar estas fuerzas necesarias o en previsión, no se apostaron mucho más atrás de las líneas defensivas? Los cuerpos de bomberos así lo hicieron.

5.º *Torpedos:*

Resultaron ineficaces en la defensa de la rada. La detonación eléctrica falló totalmente (y no sólo por haber cortado la *Numancia* gran cantidad del cable; más de 300 metros de hilo eléctrico le fueron extraídos del eje de la hélice por buzos en la isla de Otaiti o Tahití). Tan sólo dos de ellos explotaron y ello, accidentalmente, sin causar ningún daño. Un informe del ingeniero Arancibia documenta cumplidamente este tema.

6.º *Impropiedad de las piezas de artillería de la Escuadra Española:*

La mayor artillería de la Escuadra era la de a 68, es decir, 20 cm, en cañones «Rovira», modelo español, número 2. Buenas y apreciadas máquinas de guerra, pero totalmente impropias para batir fuertes blindados armados con

piezas de a 300 y de a 500. Prueba de lo anteriormente expuesto son los informes emitidos por los comandantes de los buques, concretándose estas quejas en los posteriores cambios de artillería en los buques. Ejemplos casi inmediatos son las transformaciones de la *Numancia*, *Almansa* y *Resolución*, esta última reconvertida en blindada con el nuevo nombre de *Méndez Núñez*.

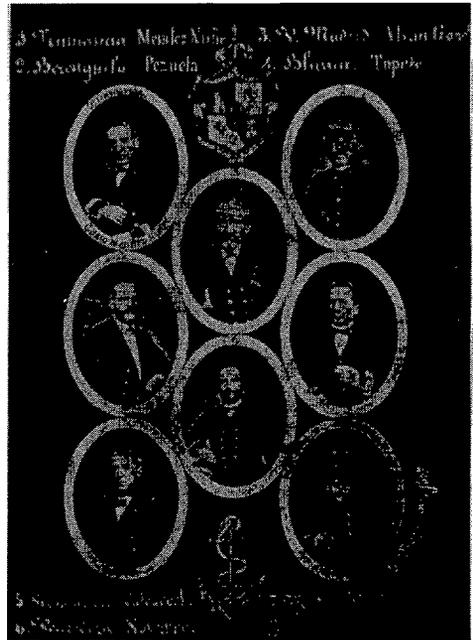
Complementando lo antes citado he de mencionar la inexistencia de piezas en caza y retirada, con colisas giratorias que, al avanzar las tres divisiones, podrían haber ofendido, o por lo menos defendido, el avance en línea de fila, hasta adoptar las posiciones de combate. Sobre este último punto es de interés revisar las objeciones del almirante Paris a la *Numancia* por esta manifiesta ausencia.

### 7.º Falta de granadas explosivas y de pólvora en la Escuadra:

Se empleó demasiada en ejercicios de tiro y, por supuesto, en Abtao y Valparaíso. Es cierto que quedaba la no gastada por las fragatas *Berenguela* y *Villa de Madrid*, prontamente retiradas del combate, pero lo tardío de la hora y la decisión de no mostrar esta carencia al enemigo, dictaron el no hacer el trasvase de la misma.

Fallaron asimismo los cohetes incendiarios «Congreve», destinados a pegar fuego a la población del Callao. El defecto radicaba en los disparadores. Se dispararon menos de una docena, salvándose así la villa del Callao de un monumental incendio, pues no debemos de omitir que las construcciones del puerto eran casi todas de madera.

Esta carencia de munición apropiada, totalmente precisa para poder desmontar cañones en barbata o enterrados, hubo de compensarse por la *Escuadra del Pacífico* acercándose a posiciones casi suicidas. La *Numancia* rasca por tres veces el fondo de la bahía, quedándose en una de ellas girada al mismo; tras forzar la máquina al máximo, se consigue despegarla, en marcha atrás. La *Resolución* es otro caso similar, levantándosele el timón. Otro ejemplo sintomático de las distancias lo ofrece el comandante de la *Blanca*, *Topete*, quien resulta herido en el combate, es bajado a enfermería y



Cuadro mosaico de los jefes de la *Escuadra del Pacífico*. Museo Naval. Madrid.

una vez atendido vuelve inmediatamente al puente de su nave y, desde él, anuncia a voz en grito a los peruanos en tierra: *¡Aquí está Topete!*, añadiendo además una gruesa interjección que es perfectamente escuchada por los defensores de la plaza.

Con bala sólida (y esto es de dominio común de cualquier artillero) es muy difícil acallar un reducto enemigo. Sólo impactando directamente sobre él se consigue su aniquilamiento. La granada explosiva al detonar proyecta esquilas metálicas, gases abrasores y fuego, resultando infinitamente mucho más efectiva.

Insistiendo en el tema de este titular, la falta de munición apropiada, comentaré que la *Blanca* se retira del combate manteniendo en pañoles menos de 100 proyectiles. La *Almansa*, igualmente. Por el contrario, la bala sólida sobra en demasía.

#### 8.º *Audacia temeraria:*

El comandante general de la *Escuadra del Pacífico*, D. Casto Méndez Núñez, decide dirigir el ataque desde el puente de su buque insignia, la fragata blindada *Numancia*. Este puente no cuenta con ninguna protección, está por completo al aire libre; otros comandantes y jefes actúan por igual.

#### Resultados obtenidos:

Es herido en pleno combate. Ocho heridas en el brazo y caja del cuerpo. Chorreando sangre se resiste a ser llevado a la enfermería, a pesar de los requerimientos del mayor general Lobo. Termina desplomándose, siendo recogido por Lobo, que es quien dirige desde ese momento el combate, sin cambiar la insignia.

La *Numancia* estaba provista de dos torres blindadas. Una de ellas para la dirección del combate y la otra para la conducción de la nave bajo fuego enemigo. ¿Por qué esa numantina resistencia a emplearlas? La razón hemos de buscarla en el exquisito pundonor de este marino, profundamente deprimido por los insultos y acusaciones a su salvajismo y falta de valor en el bombardeo de Valparaíso. Un carácter como el suyo, el de un *hombre de honor*, no podría permitir de nuevo comentarios denigratorios hacia su persona. Él en Pagalugan ya había pronunciado otra de sus famosas frases: *La Marina no se retira*, y sin embargo desde Valparaíso estaba cuestionado por los contrarios. Estas actitudes gloriosas enaltecen a las personas que las llevan a cabo, pero el riesgo de las mismas pueden privar a una escuadra de su cabeza rectora (no es éste el caso, pues la valía profesional de Lobo, *rabioso, como siempre*, según propia expresión, o la del comandante Antequera —voluntario en esta campaña y conocido como *el botafuego*—, están por encima de cualquier consideración), pero puede influir negativamente en la moral de las tropas, así como alimentar psicológicamente la propaganda enemiga (recordemos el sui-

cidio del general Pareja). También, cómo negarlo, la figura del jefe en los puestos de mayor peligro aumenta la moral de combate de la fuerza propia.

9.º *Falta de munición en algunos de los reductos peruanos:*

Las piezas menores de la defensa peruana no poseían una excesiva cantidad de munición. Algunos de los reductos, a última hora, se limitan a disparar con pólvora sola, sin bala, meramente a título testimonial. Este dato es perfectamente comprobable en las versiones ofrecidas por ambos contendientes. Es curioso detenerse a considerar que las carencias de la *Escuadra del Pacífico* son las sobras de la defensa peruana.

10.º *Improvisación de la defensa del Callao:*

Falta munición (muy pocos días antes del combate se comienza a fundirla), faltan armas cortas (se ordena su compra apresurada en los establecimientos del Callao y Lima), faltan anteojos de larga distancia (se buscan tardíamente y no se llegan a conseguir más que unos pocos. Igualmente hay una gran carencia de personal civil. El denominado cañón *del Pueblo* es montado con urgencia la noche anterior al 2 de mayo por una multitud de unas dos mil personas a las que se solicita su ayuda. Esta pieza, al realizar su primer disparo se sale de posición, descarrilando en la corredera de retroceso y, por tanto, quedando inutilizada durante todo el ataque.

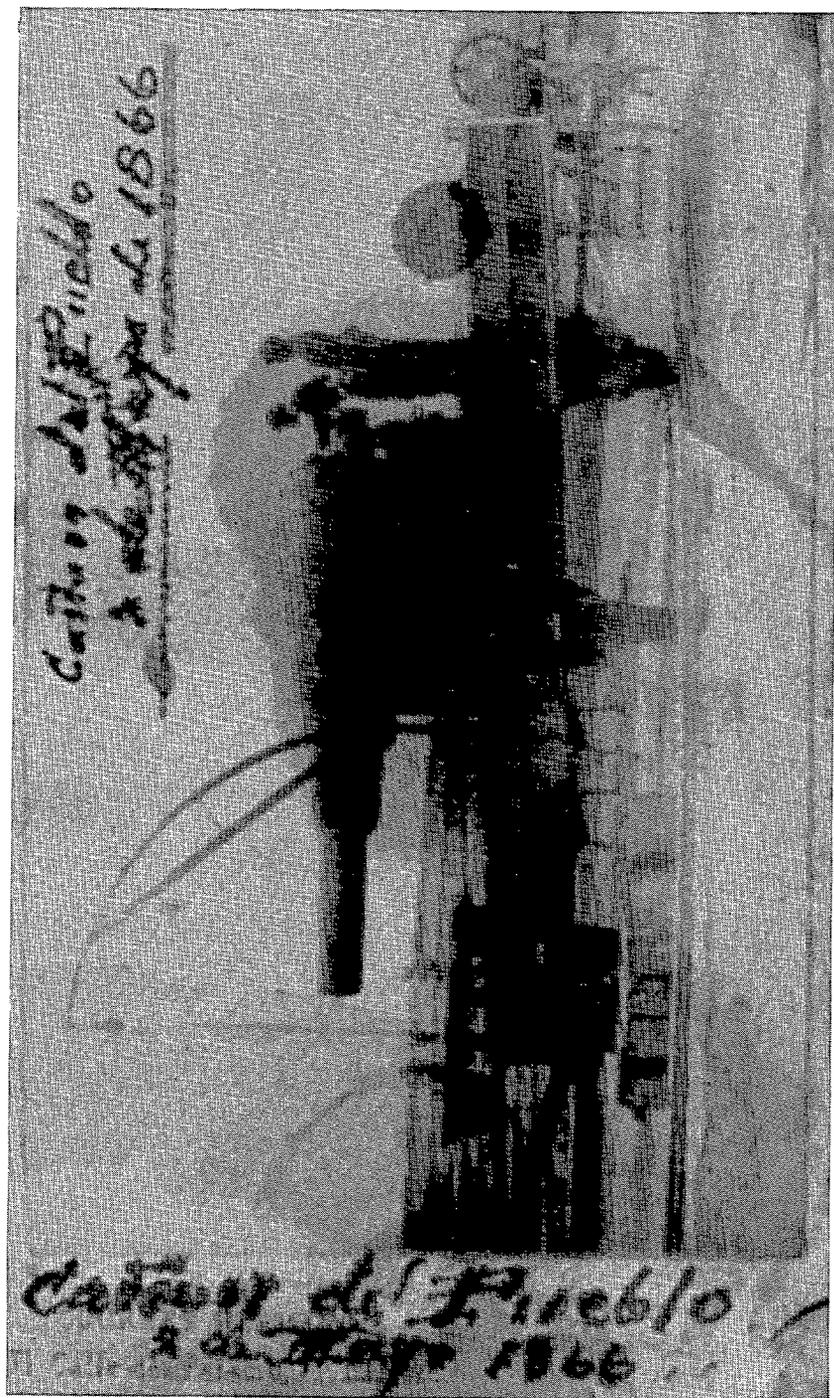
11.º *Escaso poder ofensivo de los buques peruanos:*

Realmente su artillado no suponía un peligro para la división española. Sin embargo, hay que rendir homenaje a la buena puntería de los sirvientes de sus piezas. Esta apreciación es destacada por los comandantes de los buques españoles.

Una de las unidades del Perú intentó una salida contra la división española. Su arma era un torpedo de botalón. La *Almansa*, incrustándole varios proyectiles, le hizo desistir de su propósito.

12.º *¿Por qué Perú no realiza su defensa aprovechando los muros de la fortaleza del Real Felipe o Castillo de la Independencia?*

Este recinto amurallado fue desartillado, ya que delante del mismo existían varias edificaciones que imposibilitaban la instalación de piezas artilleras dirigidas al mar. Aparte de ello, y considerando la mayor altura de los torreones del Rey y de la Reina, habría sido imposible elevar hasta ellos las pesadísimas piezas de gran calibre. Durante el combate fue utilizado como cuartel general. En el ataque tan sólo recibió un impacto en la puerta de acceso al mismo, sobre el muro, posiblemente de la fragata *Almansa*, pues la huella de éste parece ser la de un proyectil ojival.



Cañón del Pueblo. «Blackely» de a 500 libras. Instalado frente al muelle y desmontado al primer disparo. Fotografía inédita. Por cortesía personal de D. Rómulo Rubatto Suárez. Lima.

13.º *Número de piezas por parte española y peruana:*

A pesar de haber expuesto líneas más arriba que no entraría a tratar este asunto, lo haré ahora para precisar un detalle, aun cuando es totalmente evidente.

*Perú:* 47 menores (de a 16, 32 y 68 libras), nueve mayores (4 de a 300 y 5 de a 500). Más las instaladas a bordo de sus buques.

*Escuadra del Pacífico:* 245 en total (menos dos cañones rayados de la batería de la *Villa de Madrid* que reventaron accidentalmente en Abtao. Total, 243. La mayoría de calibre 32, los restantes de a 68 y algunos rayados de 16 cm.

Ahora bien, esta cifra hay que dividirla entre dos, pues sólo podían disparar por una banda. Este es un hecho manifiesto, pero el obviarlo sería antihistórico.

14.º *Bajas totales de resultados del combate:*

Por parte peruana no se dispone de una estadística totalmente comprobada, estimándose en más de 200 muertos.

*Escuadra del Pacífico:* Bajas al 6 de mayo de 1866.

Buques	Muertos	Heridos	Contusos	Total
<i>Numancia</i> .....	—	3	13	16
<i>Berenguela</i> .....	10	16	12	38
<i>Villa de Madrid</i> .....	13	22	—	35
<i>Blanca</i> .....	8	12	19	39
<i>Resolución</i> .....	3	3	8	14
<i>Almansa</i> .....	9	26	16	51
<i>Vencedora</i> .....	—	1	—	1
	43	83	68	194

15.º *Fases del combate:*

Evidentemente tres, son las siguientes:

A. Principio. *Berenguela* y *Villa de Madrid* fuera de combate. Torre de *La Merced*, volada; cañón *del Pueblo*, fuera de servicio, desmontadas algunas piezas menores.

B. Desarrollo. *Almansa* alcanzada. Diversas piezas peruanas fuera de

servicio (unas accidentalmente, otras por tiros de la *Escuadra del Pacífico*).

C. Conclusión. Se levanta la neblina, existe un mutuo cansancio por ambas partes, falta pólvora y munición. Se ordena la terminación. Responden sólo tres piezas peruanas.

16.º *Conclusiones finales:*

Militarmente hablando es imposible pensar en victoria completa de ninguno de los contendientes. Ni la *Escuadra del Pacífico* fue capaz de apagar todos los cañones de la plaza ni pudo incendiarla. La artillería peruana tampoco consiguió hundir uno solo de los buques españoles o, por lo menos, averiarlo gravísimamente (el más maltratado, la *Berenguela*, ocho días después surcaba nuevamente las aguas de la Mar del Sur y en 1869 es el buque escogido para representar a España en la inauguración del Canal de Suez).

Las victorias, que las hubo, en mi opinión, fueron éstas:

*Escuadra del Pacífico.*

Triunfo del honor y de la disciplina militar, triunfo de unas tripulaciones cansadas en una campaña que se adivinaba sin conclusión, triunfo de la logística que consigue, a diez mil millas de España y casi olvidados por su Gobierno, abastecerse y aprovisionarse en todo un litoral hostil. Esta Escuadra, esta Marina romántica se superó en la adversidad, triunfó sobre ella.

*República del Perú.*

Victoria de un pueblo en su totalidad, un pueblo que se une y agrupa ante el peligro exterior. Marineros, infantes, voluntarios, militares presos, alumnos, médicos, mujeres, antiguos veteranos de las campañas de la Independencia piden, exigen, formar parte de la defensa del Callao, como avanzada de la del Perú. Si el Ejército es el pueblo en armas, aquí la máxima se demostró.

*¿Entonces, quién ganó?*

En Perú se celebra el 2 de mayo como la festividad que ratifica la Independencia de la nación. En España también se festeja, aunque, bien es cierto, referida al 2 de mayo de 1808, día del levantamiento popular contra los invasores napoleónicos; en la época tratada fue celebradísima, significando para todo el pueblo español el triunfo del honor. Hoy, en España, casi nadie recuerda nada de esta campaña, ni de sus hombres, pero ciertamente nadie, ni los niños, olvidan la romántica y caballerescas cita de Méndez Núñez: *Primero honra sin Marina que Marina sin honra*. Volviendo a estas apreciaciones diré. Unos y otros se adjudican la victoria. Mentes más lúcidas que la mía usan y abusan de testimonios, declaraciones, frases y opiniones de propios y extra-

ños, de combatientes y de civiles, de documentos o, simplemente, de cuentos. Yo no deseo entrar en ese infructuoso debate. Mi personal opinión se concreta así. Todos perdimos. Pasó desde 1866 hasta la firma de la Paz con las cuatro naciones implicadas en el conflicto (Perú, Chile, Bolivia y Ecuador) demasiado tiempo, un tiempo que no se recupera y deja heridas difíciles de cerrar. Todo fue un inmenso error que debemos de ser lo suficientemente inteligentes y pragmáticos para relegar a su lugar natural, los libros y los tratados de Historia.

# LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL IMPERIO ANTIGUO. KHEOPS: UN BUQUE PARA LA ETERNIDAD

Ángel GONZÁLEZ AREMA

*... ¡Mira! En cuanto a ti que haces avanzar la barca de Ra; las vergas y las velas de tu barca son hinchadas por el soplo del viento.*

(Capítulo XXIV del *Libro de los Muertos.*)

## **Algunas generalidades acerca de la construcción naval.**

El hecho de que Egipto fuese *un don del Nilo*, en palabras del historiador griego Herodoto, y de que el río fuera una verdadera arteria vital para el país condicionó desde el principio la aparición y posterior desarrollo de embarcaciones como medio principal de transporte, puesto que durante el curso del río Nilo, Egipto es recorrido de parte a parte hasta la desembocadura en el mar Mediterráneo.

Puede afirmarse que los conocimientos que poseemos acerca de las antiguas embarcaciones egipcias nos vienen dados por los testimonios gráficos como las pinturas y los relieves, los modelos de barcos a escala reducida hallados en algunas tumbas y algunos descubrimientos aislados de barcos enteros enterrados en Ghizeh y Dahsur, que han llegado intactos hasta nuestros días gracias a la sequedad del clima. Sin embargo, las fuentes escritas, que tanta luz podrían arrojar, son escasas y poco explícitas.

Se sabe que en el Egipto faraónico las embarcaciones del Nilo variaban notablemente en función de su uso: Transporte de viajeros, de carga, barcos ceremoniales..., pero no obstante es seguro que el barco más antiguo que navegó por el río fue la balsa construida con haces de tallos de papiro fuertemente amarrados entre sí. Es obvio señalar que su vida y uso eran muy limitados, pero a la vez su sustitución resultaba fácil y barata, pues el papiro crecía en abundancia en las riberas y marismas del Nilo.

Desde los tiempos antiguos es un hecho constatado la escasez de árboles en el país, y como consecuencia la falta de madera de calidad. Esto se reflejaba en la construcción del casco de las embarcaciones. El carpintero de ribera disponía de tablones muy cortos, que ensamblaba o unía entre sí por medio de ligaduras. En el momento de construir embarcaciones mayores y barcos de altura había que recurrir a la importación de madera, sobre todo de cedro del actual Líbano.

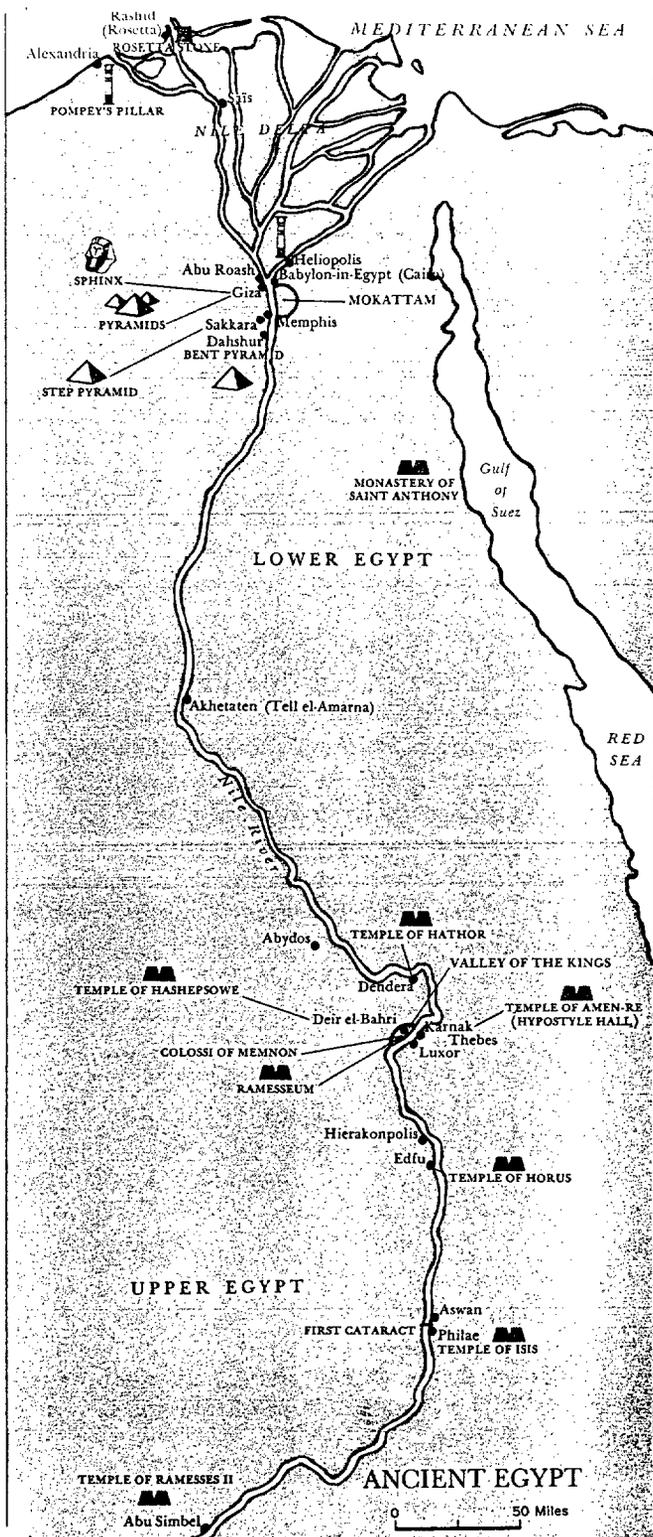
La característica más notable de los barcos egipcios, a juzgar por los testimonios que nos han quedado, fue la ausencia de quilla, al menos hasta el Imperio Nuevo. Se requería un modo de fijación para el mástil que fuera sim-

ple y efectivo, con facilidad para montar y desmontar, debido a los frecuentes cambios de navegación a vela y a remo.

Para dirigir el barco, el instrumento principal del mecanismo de dirección estaba constituido por un macizo timón de remo fijado a un poste y situado a popa de la embarcación. De este modo, el barco se gobernaba moviendo lateralmente la caña del timón, con lo cual giraban también el cuerpo del timón y la pala de éste.

Sin embargo, a la hora de datar estas embarcaciones, podríamos obtener una guía bastante fiable para hacerlo a partir del estudio de las características siguientes:

1. La aparición o no de la quilla.
2. El mecanismo de dirección.
3. El tipo de mástil y de la vela.
4. Los remos.
5. La disposición de las camaretas altas.
6. Las características no usuales.



Así, para el Imperio Antiguo, que es la época que nos ocupa, encontramos que había surgido el modelo de barco egipcio que pudiéramos llamar clásico, ya que el material de construcción más importante que se utilizó en este momento fue la madera, local o importada. Los buques solían finalizar la proa y la popa con sendos remates en forma de flor de papiro. También podemos confirmar la presencia de varios remos grandes de dirección, aunque a partir de la VI Dinastía se puede encontrar un mecanismo de timonería especial. Por otra parte, la presencia de un mástil bípode no deja de ser habitual. La vela, probablemente de forma trapezoidal, era más alta que ancha, pudiéndose verificar la presencia de remos a partir de la IV Dinastía.

Sin embargo, antes de dedicar la atención a la barca del rey Kheops, conviene detenerse en el contexto histórico precedente que determinó su construcción.

### Un poco de historia.

Entre las difusas interpretaciones dadas a la III Dinastía, sólo parece estar claro que fue fundada por el rey Djoser, constructor de la primera tumba piramidal conocida en Sakkarah. En el otro extremo, transcurridos todos los demás reinados de esta dinastía sin pena ni gloria, tenemos al rey Hu (llamado Huni en los textos posteriores). Este monarca murió sin descendencia masculina legitimada para el trono, por lo que su hija, la princesa real Hetepheres, al contraer matrimonio con Snefrú, le convirtió en rey de Egipto, inaugurando así una dinastía, la IV, que para muchos historiadores es la más importante del Imperio Antiguo.

Es probable que Snefrú fuera hijo del mismo rey Huni y de su esposa secundaria Meresankh, quien habría participado en las intrigas palaciegas para casar a su hijo con Hetepheres, y así habría llegado a convertirse en «reina madre», ocupando un lugar con el soberano en



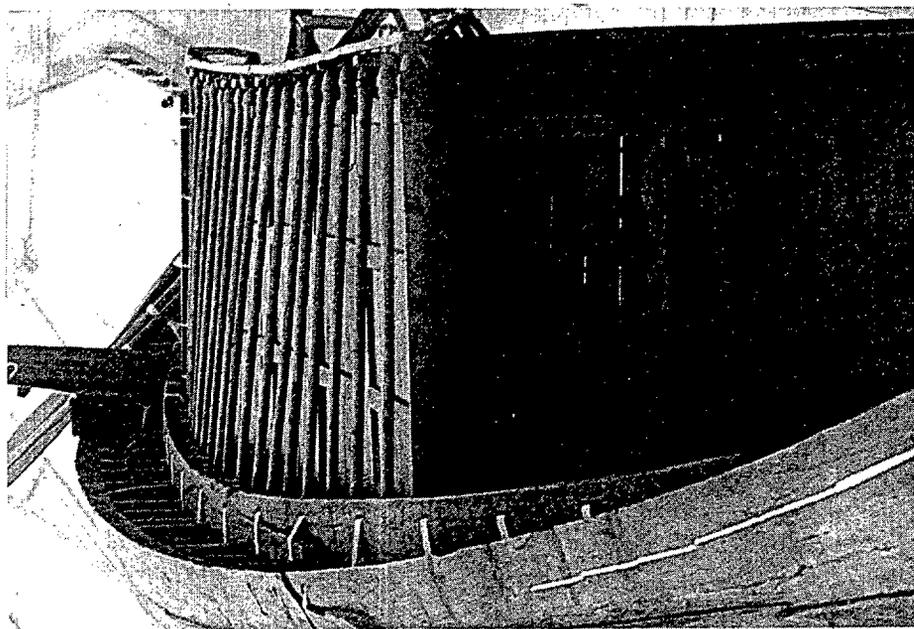
Esta figurita de marfil (9 cm. de altura) es el único retrato del rey Kheops que ha llegado hasta nosotros. Fue hallada en el recinto del templo del dios Osiris, en Abydos. Actualmente se conserva en el Museo de El Cairo.

todos los fastos e incluyendo el nombre del rey en su título de madre del faraón.

Por la Piedra de Palermo y otras fuentes, conocemos algunos hechos de la vida del rey Snefrú, de los cuales el más relacionado con el tema de este trabajo fue la navegación de cuarenta navíos de su flota hacia Biblos con el propósito de cargar madera de cedro para construir una armada. Este rey tuvo con la reina Hetepheres un hijo que le sucedió: Kheops.

El reinado de este monarca nos es apenas conocido por la Piedra de Palermo y algunos detalles proporcionados por las mastabas de sus funcionarios. No obstante, podemos suponer con fundamento que durante este tiempo estalló una grave crisis que hizo surgir un conflicto entre el poder temporal y el poder espiritual, a raíz de las reformas que pretendió introducir el rey en la relación entre su persona y el culto divino.

En efecto, desde la época de Djeser, el rey había impuesto al clero su propia supremacía. Éste, sin embargo, no había dejado de constituir un gran poder y parece que entre la monarquía, que tendía al absolutismo, y el sacerdocio, que con su independencia pretendía mantener la tutela que antes había ejercido sobre el poder temporal, el conflicto acabó por tomar un carácter agudo. Este estado de cosas desembocó en la asunción por parte del rey del papel de hijos del dios Ra y del mismo dios solar encarnado, confundándose su propio culto real con el del sol creador. Una prueba tangible de esto



Detalle del casco en el que puede apreciarse el ensamblaje de las distintas piezas mediante ligaduras.

lo constituiría la extraordinaria dimensión que dio a su sepultura la gran pirámide de Ghizeh, en cuyas inmediaciones se encontró la pieza arqueológica que más adelante se detallará.

Con respecto a la actividad marítima y económica del Estado en esta época, podemos dar por sentado que las ciudades no fueron los únicos agentes del comercio exterior de Egipto. También el Estado realizaba actividades comerciales. Anteriormente nos referimos al envío de una flota a Biblos por parte del rey Snefrú. Probablemente se trataba de navíos de guerra, pues sabemos que los reyes de Egipto poseían una flota. La titulación nos enseña que bajo la IV Dinastía, la Marina, al mando del *intendente de la flota*, que era el príncipe real Merib, logró una mayor importancia en el seno de la estructura militar. La Armada proporcionaba la seguridad de navegación en el Mediterráneo oriental, del que Egipto constituía, bajo el Imperio Antiguo, el centro esencial de la actividad económica.

Los transportes que requerían las grandes construcciones se hacían principalmente por el agua. Así, el tipo de embarcación de esta época descrito antes, pero concebido ex profeso para el transporte de bloques de piedra, se utilizaba para llevar a Memfis, desde la región de la Primera Catarata (situada a unos ochocientos kilómetros al sur), el granito rosa local y las calizas blancas de las canteras de Turah.

### **Kheops: un buque para la eternidad.**

En 1920 Reisner, al limpiar en la necrópolis de Ghizeh cuatro fosas talladas en la roca en forma de barca, halló fragmentos de madera dorada y restos de maromas. Era un hallazgo interesante, sobre todo puesto en relación con un descubrimiento efectuado en Dahsur, donde Morgan había encontrado seis barcas de madera de diez metros de eslora, en una especie de cabaña de ladrillos crudos, cerca de una de las pirámides de la XII Dinastía.

Esto hizo confirmar el uso de barcas sepulcrales para el Imperio Antiguo, pues los testimonios anteriores descubiertos se remontaban al Imperio Medio.

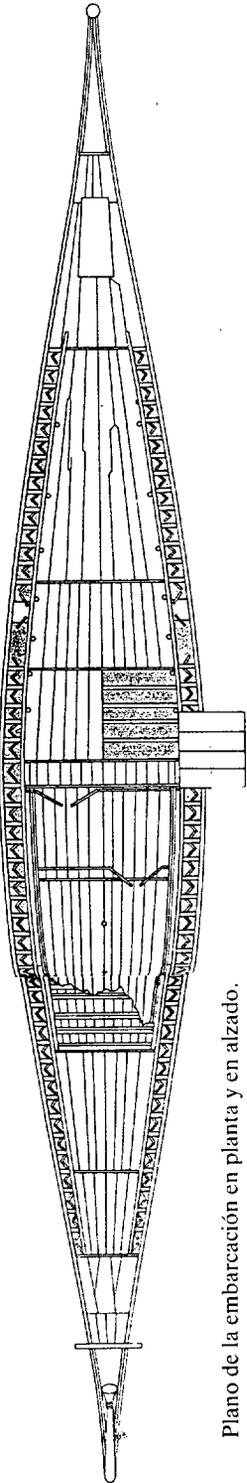
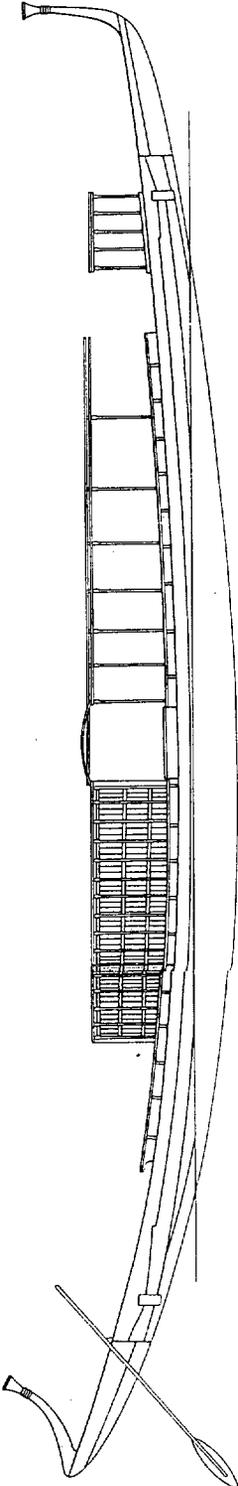
Posteriormente, W. B. Emery, en 1939, encontró en Sakkarah, junto a las tumbas de la I Dinastía, otros hoyos construidos con adobes de fango estucados en forma de barcas.

En mayo de 1954, en la faja de terreno paralela al lado sur de la pirámide de Kheops y a unos dieciocho metros de ésta, se descubrió un estrato de argamasa y yeso que cubría dos grupos de grandes bloques de caliza, alineados y arimados uno junto a otro, pero separados por un espacio vacío. Al levantar uno de los bloques apareció una magnífica barca en cedro del Líbano, perfectamente conservada, recostada en el fondo del pozo.

La barca había sido parcialmente desmontada, pero la tablazón, sostenida por palos y grandes piezas de madera local de sicomoro, había sido reacom-



La barca del rey, tal y como puede contemplarse en la actualidad, expuesta en el interior de una nave levantada al lado de la Gran Pirámide.



Plano de la embarcación en planta y en alzado.

dada de modo que diese la impresión de un casco aún intacto. Los remates de proa y de popa, que terminaban en una columna papiriforme, habían sido separados del resto para acabar apoyados contra las paredes, mientras que los doce remos, de los cuales los dos mayores hacían el oficio de timones, habían sido colocados sobre el puente junto con los palos de sostén de una cubierta, con esteras, equipos y rollos de cuerdas.

El trabajo de consolidación restituyó una barca de cuarenta y dos metros de eslora, seis metros de manga y unas cuarenta toneladas de peso. Carecía de mástil y de quilla y se había construido con 1.224 piezas de madera de cedro, sicomoro y azufaifo; éste usado sólo para pequeñas manufacturas, como los pernos, sin la ayuda de clavos, ya que sólo se encontraron tres de cobre. Dos tablas, puestas longitudinalmente en la línea de crujía, aseguraban la conexión entre las cuadernas que, bajo el puente, a intervalos regulares, atravesaban el casco de un lado a otro. La tablazón se mantenía junta con cuerdas, poco visibles desde el exterior, que pasaban a través de orificios practicados en cada elemento. Puesto que la madera se dilataba en el agua y las cuerdas se restringían, quedaba asegurada una perfecta adherencia entre los diversos componentes que hacía inútil la labor del calafateado. Sobre el puente se había situado una elegante cabina, sostenida por columnas papiriformes, que estaba precedida por una especie de galería, en su origen cubierta con esteras.

Hasta entonces, por las escenas de construcción de barcos encontradas en las tumbas del Imperio Antiguo, se intuía que los cascos eran portantes, y esto se había confirmado con el hallazgo de Morgan que aludimos anteriormente; por eso se había pensado siempre que los antiguos egipcios desconocían el uso de las cuadernas para sus barcos. La barca de Kheops, en cambio, demostró que este método de construcción era conocido, pero sólo se utilizaba para embarcaciones de grandes dimensiones.

Sin embargo, seguía sin resolverse el problema de la atribución de la obra. Los dos grupos de grandes bloques de caliza (cuarenta y uno en total, con un peso medio de unas dieciséis toneladas) se levantaron y alinearon en el mismo orden en que fueron encontrados. Algunos llevaban esgrafiados con marcas de cantero; uno solo daba un nombre: Djedfré, por tanto, el hijo y sucesor del rey Kheops había asumido la tarea de llevar a término las ceremonias fúnebres en honor de su padre.

De todas formas, el significado de la barca no deja de ser enigmático, y el término de «barca solar» con que a menudo es indicada pudiera resultar impropio. En efecto, si el rey había llegado a ser asimilado al mismo dios Ra, y como tal tenía que recorrer el ciclo solar a bordo de la barca divina, en un plano espiritual, tampoco puede excluirse el hecho de que probablemente se trate de la barca utilizada por el rey durante su vida y que fuera empleada por última vez durante la ceremonia fúnebre que le condujo a su última morada. Luego, sacralizada por esa ceremonia, se dejó cerca de la pirámide real a disposición del soberano, exactamente igual que los muebles colocados en la tumba de la reina Hetepheres, que habían sido descubiertos intactos por Rowe y Reisner en 1925.



Vista de la necrópolis de Ghizeh desde la cima de la Gran Pirámide. En primer término se puede observar la fosa en cuyo interior se encontró la barca real.

BIBLIOGRAFÍA

- Anónimo: «A unique discovery: An intact 5.000 years old funerary boat of Cheops». *Illustrated London News*. Núm. 6009. Junio 1954.
- Anónimo: *El Libro de los Muertos*. Ed. Clásicos Bergua. Madrid, 1973.
- Baines and Malek: *Atlas of ancient Egypt*. Equinox Ltd. Oxford.
- Budge E. A. W.: *An egyptian hieroglyphic dictionary*. Vol. II. Dover Publications Inc. New York.
- Carotti, G.: *L'arte dell'antico Egitto*. Ed. Ulrico Hoepli. Milán, 1981.
- David A. Rosalie: *The ancient egyptians: Religious beliefs and practices*. Routledge and Kegan Paul Ltd. Londres, 1982.
- Drioton et Vandier: *L'Egypte*. Presses Universitaires de France. París, 1952.
- Pirenne, J.: *Histoire de la civilisation de l'Egypte ancienne*. Ed. de la Bacconnière. Neuchâtel.
- Posener, G.: *Dictionnaire de la civilisation égyptienne*. Ed. Fernand Hazan. París.
- Trigger and others: *Ancient Egypt: A social history*. Cambridge University Press. 1983.

APÉNDICE CRONOLÓGICO

1. *Cronología general de la historia egipcia (las fechas son aproximadas):*

- 1.a) Período Dinástico Temprano (2920-2575 a. C.).  
(I/III Dinastías).
- 1.b) Imperio Antiguo (2575-2134 a. C.).  
(IV/VI Dinastías).
- 1.c) Primer Período Intermedio (2134-2040 a. C.).  
(VII/X Dinastías).
- 1.d) Imperio Medio (2040-1640 a. C.).  
(XI/XIII Dinastías).
- 1.e) Segundo Período Intermedio (1640-1550 a. C.).  
(XIV/XVII Dinastías).
- 1.f) Imperio Nuevo (1550-1070 a. C.).  
(XVIII/XX Dinastías).
- 1.g) Tercer Período Intermedio (1070-664 a. C.).  
(XXI/XXV Dinastías).
- 1.h) Época Saíta (664-525 a. C.).  
(XXVI Dinastía).
- 1.i) Primera Dominación Persa (525-404 a. C.).  
(XXVII Dinastía).
- 1.j) Últimas Dinastías Indígenas (404-343 a. C.).  
(XXVIII/XXX Dinastías).
- 1.k) Segunda Dominación Persa (343-332 a. C.).
- 1.l) Dinastía Macedónica (332-305 a. C.).
- 1.m) Época Ptolemaica (305-30 a. C.).
- 1.n) Época Romana (30 a. C.-395 d. C.).
- 1.o) Período Bizantino (395-642 d. C.).

A. GONZÁLEZ AREMA

2. *Lista de monarcas que conforman la III y IV Dinastías:*

2.a) III Dinastía (2469-2575 a. C.).

- Djoser I (Neterkhet).
- Djoser II (Atet IV).
- Sedjes.
- Nebka II (Nebkare II).
- Neferkare II.
- Hu (Huni).

2.b) IV Dinastía (2575-2465 a. C.):

- Sneferu (Snefrú).
- Khufu (Kheops).
- Djedfre.
- Khafra (Khefrén).
- Menkaure (Micerinos).
- Shepseskaf.

# EXPEDICIONES NÁUTICAS DE EUROPEOS Y AMERICANOS A LA COSTA N.O. DE AMÉRICA EN EL SIGLO XVIII

Aurora PÉREZ MIGUEL

## **Llegada de los europeos.**

La llegada de los europeos a las lejanas costas del Noroeste supuso para los habitantes de estas latitudes una serie de conmociones en cadena que pasaron sin duda las fases de sorpresa, curiosidad, colaboración, recelo ante las crecientes exigencias de los europeos, temor ante las frecuentes agresiones a un modo de vida, protesta ante la paulatina devastación ecológica del entorno, oposición ante las imposiciones de nuevas culturas, confrontación, y, finalmente, sometimiento y adaptación forzada ante lo inminente.

Sin embargo, *los europeos* no eran un solo pueblo, con idénticas leyes y actitudes, sino que eran varias naciones que, aunque compartían la misma filosofía occidental de la vida, tenían sus peculiaridades y sus propias leyes y modos de vida diferentes (e incluso enfrentados) entre sí.

Atrás quedaban los siglos XVI y XVII con su componente de aventura y conquista. El siglo XVIII era el siglo de las luces. Las naciones europeas competían en el plano político, y en los avances científicos y tecnológicos. Esa competición de la vieja Europa la trasladaban allende los mares confrontando poderío y afán de conocimientos.

Hacía ya varios años que los rusos comerciaban con los nativos, habiendo establecido sus factorías a lo largo de las costas septentrionales. Los españoles, ahítos de la aventura americana, extienden su fiebre exploradora hacia el norte, tanto por tierra como por mar. Los ingleses y franceses no quieren perder terreno en un área que se perfila de gran riqueza, y Norteamérica, recién estrenada su independencia, no puede faltar a la cita de los *grandes* en un territorio que considera más *suyo* que de las otras potencias. Comienza así la gran función en la que serán actores principales los europeos de una manera volitiva y consciente, y los indios habitantes de estas tierras de manera involuntaria e inconsciente.

## **Llegada de los españoles.**

En España reinaba Su Majestad Carlos III, el rey sabio y culto, el impulsor del siglo de las ciencias, heredero de un trono donde, merced a sus posesiones de ultramar, jamás se ponía el sol.

Atrás dejaba el rey Carlos las anteriores etapas de conquista a sangre y fuego. Se imponían ahora tiempos de conversaciones y tanteos diplomáticos. Los Estados Unidos de América habían alcanzado su independencia y, libres de la confrontación bélica que les había mantenido ocupados, extendían sus expediciones por todo el territorio. El enemigo de España, como el de Francia, continuaba siendo Inglaterra, quien peligrosamente extendía sus dominios pasando del litoral atlántico al pacífico. Los Borbones españoles se alían con los franceses propiciando los tres Pactos de Familia en una maniobra tendente a controlar estas desaforadas ansias de expansión de los ingleses, teniendo en cuenta que a España por sí misma cada vez le es más difícil controlar su inmenso imperio dadas las enormes distancias entre la metrópoli y los virreinos, aun cuando hubiera en los puestos clave hombres de la talla del Virrey de Nueva España, Bucarelli, que, junto con el ministro español en la Corte de San Petersburgo, el Conde Lacy, informa constantemente a la Corte de la enorme importancia política y estratégica de las costas N. O. y del interés creciente que despiertan en las otras potencias europeas.

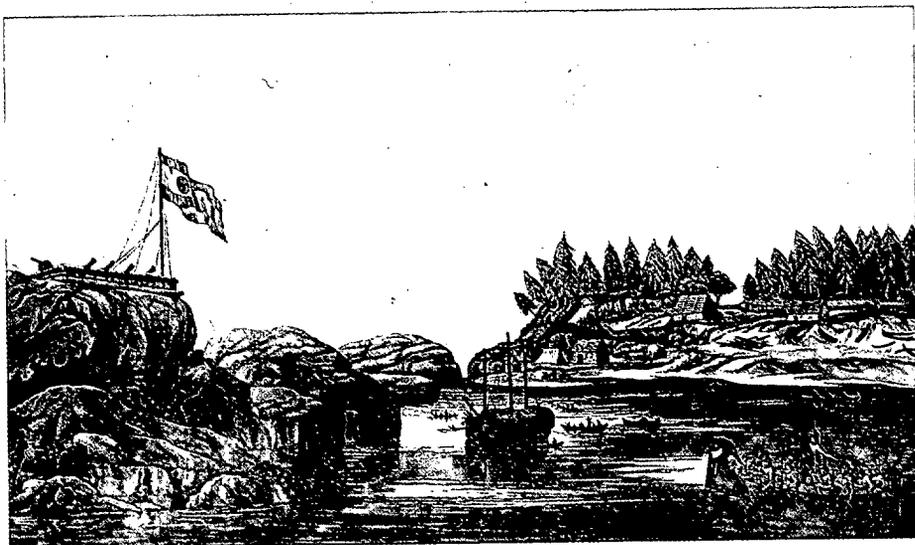
Todas estas inquietudes eran perfectamente asimiladas en la metrópoli por el Gobierno español, a cuyo mando estaba el Marqués de Grimaldi.

El 23 de abril de 1773 el Conde Lacy escribe urgentemente a Grimaldi desde San Petersburgo comunicándole la posibilidad de una alianza entre rusos e ingleses para administrarse posesiones en América del Norte, alianza que en nada beneficiaría a los intereses españoles. De la metrópoli llegan instrucciones concretas al Virrey Bucarelli para que se preparasen expediciones exploratorias a las costas americanas del Pacífico. Así comenzó una serie de expediciones de enorme interés no sólo en el aspecto militar o diplomático, sino, sobre todo, de carácter científico, naturalista, cartográfico, y de estudio de la fauna y flora que, si bien entonces no cobró la importancia debida, con el tiempo se ha visto el enorme interés desde el punto de vista del medio ambiente.

El punto de partida de estas expediciones que, desde 1774 hasta 1793, recorrieron las costas N. O. desde California hasta Alaska era San Blas (Méjico). La tripulación estaba compuesta por avezados hombres de mar al mando de prestigiosos marinos formados en la Escuela de Guardias Marinas de Cádiz y de San Telmo. Su misión principal era de reconocimiento y observación, principalmente sobre las actividades de los rusos e ingleses, establecimientos, mercaderías, contactos con los indígenas, etc., así como procurar frenar el avance expansionista de estas potencias. Además de estas misiones, que al principio eran las de mayor importancia, fueron cobrando mayor interés el reconocimiento geográfico y cartográfico, la búsqueda del paso del N. O., recogida de muestras de flora y mineralogía, y otros descubrimientos científicos.

Las expediciones, que cubrieron un par de décadas, se pueden dividir en tres etapas:

- La primera, de 1774 a 1779 (Juan Pérez, Heceta y Bodega, Arteaga y Bodega).



Vista interior de la cala de los Amigos en la entrada de Nutka. Grabado; el dibujo que se utilizó para realizar la plancha lo realizó José Cardero. (Museo Naval de Madrid.)

Estas expediciones comenzaron cumpliendo escrupulosamente el mandato del Virrey Bucarelli, ejecutando misiones de exploración y observación.

- La segunda, de 1788 a 1790 (López de Haro, Martínez, Eliza, Fidalgo y Quimper).

Estas expediciones, además de cumplir los mandatos encomendados, se adentraron en contactos con los establecimientos rusos y erigieron también algunos establecimientos.

- La tercera, de 1791 a 1793 (Malaspina y Bustamante, Bodega, Mociño y Maldonado, Caamaño y Quimper, Galiano y Valdés, Seijas y Matute).

Estas expediciones añadieron al carácter exploratorio un ingrediente de tipo político y científico, principalmente naturalista y de estudio de las riquezas animales y vegetales.

No podemos dejar de mencionar, aunque sea someramente, estas expediciones, sobre todo porque, siendo los españoles y los rusos los europeos que más importancia tuvieron en esta área, hay una diferencia fundamental entre ambos: el primer objetivo de los españoles era de tipo científico. Desde el punto de vista científico e incluso ecológico, las expediciones de los españoles fueron enormemente positivas. Es cierto que cazaron y que utilizaron la madera de los inmensos bosques, pero todo ello supuso una incidencia ínfima

en la vida de la fauna y la flora y en las de los indios costeros, a los que no modificaron su forma de vida. En sus viajes los españoles contaban con los mejores instrumentos geodésicos y de navegación de la época, y también contaban con magníficos científicos e investigadores que, ávidos de saber, completarán estudios geográficos botánicos, mineralógicos y antropológicos.

En la variedad de estudios que se han hecho sobre los viajes de los europeos a las costas N. O. es de rigor destacar el poco daño ecológico que hicieron los españoles, en contraposición con los rusos que, como veremos, por razones de vecindad y por tener entre sus prioridades el negocio peletero, devastaron amplias zonas de las islas y costas del N. O.

*Juan Pérez (1774-1775)* zarpó de San Blas en el navío *Santiago* el 24 de enero de 1794, llevando como segundo de a bordo a Esteban Martínez.

El diario de a bordo es extremadamente preciso, detallando todos los avatares del viaje. En julio, sobre los 53° 43' llegan a la isla de la Reina Carlota y a Vancouver. En su diario de a bordo se consigna que en ambos lugares hubo un encuentro con los indígenas de la zona, describiéndose detalladamente sus costumbres.

A Juan Pérez corresponde el honor de ser el primer explorador del litoral de Columbia Británica, Washington y Oregón, y de haber levantado un plano de estas costas, aunque a su regreso a San Blas se disculpó ante el Virrey por no haber desembarcado (Fernández Shaw, 1987: 585).

*Bruno de Heceta y Bodega y Cuadra (1775)* llegaron a las costas del actual estado de Washington. Como consecuencia de una tormenta los dos navíos (*Santiago* y *Sonora*) se separaron. Bodega llegó hasta los 58°, haciendo una minuciosa descripción geográfica de la zona. Heceta remontó hasta el estuario de Nutka y a su regreso ancló en la bahía en la que desemboca el río Columbia (del que efectuó una magnífica descripción), bautizándole con el nombre de San Roque. El viaje de ambos constituyó un éxito total, contribuyendo al conocimiento científico (islas Marías) y de especies de aves propias de la zona (rabihorcados, rabijuntos y bobos).

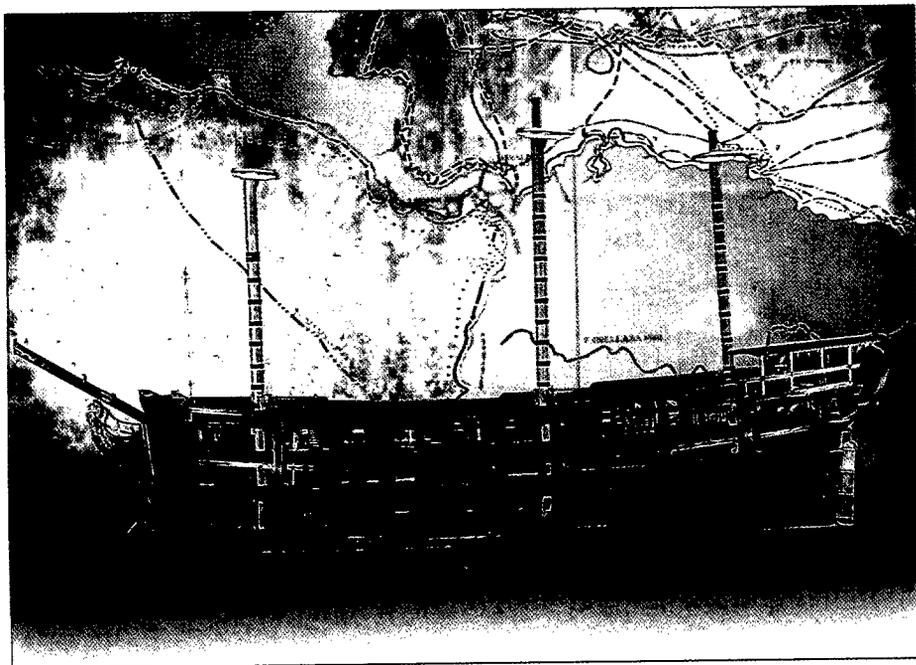
*Arteaga y Bodega (1779)* hicieron otra expedición, años más tarde, en la que alcanzaron los 61° de latitud. Convivieron con los indios e hicieron una descripción muy precisa de sus costumbres. Asimismo trasladaron a su regreso la certeza del avance de los establecimientos rusos en aquellas latitudes, que posiblemente influyeran ya en el modo de vida de los indígenas de la zona, ya que, según la opinión de estos navegantes, el uso del hierro era indicativo del paso de culturas europeas. Entre la fauna y flora que hallaron son de destacar algunas especies conocidas: manzanilla, ortiga, apio silvestre, anís, llantén, sauco, ajeno y acedera. Entre las aves observaron: patos, gaviotas, zaramaguilles (o somormujos), cuervos, milanos, ansares, grullas, jilgueros y otros pájaros que no pudieron identificar.

En 1778 zarpa una nueva expedición española al mando de *José Martínez y López de Haro*, quienes al mando respectivamente de la fragata *Princesa* y de paquebote *San Carlos* alcanzan en mayo la altura de Príncipe Guillermo. Convivieron con indios y recabaron una preciosa información de los rusos,

quienes les recibieron con un trato muy cordial. La expedición cumplió el objetivo principal de encontrar establecimientos rusos y de explorar las costas.

De 1789 a 1790 parte de San Blas una expedición al mando de los tenientes de navío Francisco Eliza, Salvador Fidalgo, y del alférez Manuel Quimper, quienes llevaban órdenes de llegar hasta Nutka y regresar a San Blas habiendo captado la amistad de los nativos y habiendo procurado establecer contactos diplomáticos con otras potencias europeas (rusos e ingleses).

En 1791 se produce la expedición de *Malaspina* y *Bustamante*, aunque había arrancado de Cádiz en el año 1789. Las corbetas *Descubierta* y *Atrévada* salieron de Acapulco el 1 de mayo de 1791. Su objetivo principal era realizar una expedición científica de enormes proporciones. Llegaron hasta Alaska y navegaron por los archipiélagos de Príncipe Guillermo y Reina Carlota, permaneciendo algún tiempo en el puerto de Nutka (Vancouver) desde donde regresaron a Acapulco. En su larga navegación llevaron todo tipo de instrumental técnico de estudio, así como expertos en astronomía y cartografía (Palau, 1987: 46); cartógrafos (Gutiérrez de la Concha, Felipe Bauzá), astrónomos (Alcalá Galiano, Cayetano Valdés, Espinosa y Tello, Ciriaco Ceballos, y el mismo Malaspina), naturalistas y botánicos (Antonio Pineda, Tadeo Haenke, Luis Néé), cirujanos (Pedro M.<sup>a</sup> González y Francisco Flores), pintores y dibujantes (José del Pozo, José Guio, José Cardero, Tomás de Suria y Juan Ravenet). Malaspina continuó su viaje por el Pacífico y atesoró una



Modelo de la corbeta *Descubierta*. (Museo Naval de Madrid.)

magnífica información científica que no fue menos importante que los informes políticos y diplomáticos. El objetivo secreto era *afirmar los derechos de España sobre mares e islas que le pertenecen en virtud de las bulas papales y de los tratados de Tordesillas y de San Ildefonso* (Solano, F., 1984: XXXIX).

Malaspina y Bustamante consultaron para la organización de su viaje a instituciones, sabios y personalidades de toda Europa, entre otros a las Academias de Ciencias de Londres, París, Turín, Módena y Ferrara..., estableciendo durante el viaje correspondencia científica con los observatorios astronómicos de Brera, Milán, París y Greenwich (Higuera Rodríguez, María Dolores, 1987: 29).

Dentro del tratamiento científico, se hicieron estudios etnográficos, botánicos, zoológicos, mineralógicos, paisajísticos y etnológicos.

Toda esta copiosa documentación, en forma de diarios, noticias recopiladas, dibujos artísticos, etc., que describen con toda precisión los estudios naturalistas y las investigaciones botánicas y medioambientalistas en general, entre otras cosas, se encuentra recopilada en el Museo Naval de Madrid.

En 1791-1792 se produce un viaje de grandes repercusiones en el terreno ecológico. Los naturalistas *Mociño*, *Maldonado*, y el dibujante Echevarría, incorporados a una nueva expedición de Bodega y Cuadra, tuvieron como objetivo primordial el estudio de la Historia Natural de los parajes visitados (Bernabéu, S., 1987: 184). Fruto de su trabajo es, según expresa el mismo Bodega, el *Catálogo de los animales y plantas que han reconocido y determinado según el sistema de Linneo los Facultativos de mi expedición D. José Mociño y D. José Maldonado* (Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores).

En 1792 el Virrey Revillagigedo envía una nueva expedición al mando del teniente de navío Jacinto Caamaño, quien al mando de la fragata *Aránzazu* salió de San Blas en mayo de 1792 y exploró la zona norte del Pacífico, alcanzando las islas Príncipe de Gales y Reina Carlota, así como las islas de Revillagigedo y Aristizábal, que aún hoy día conservan estos nombres. En esta expedición se realizaron estudios cartográficos y de localización geográfica de gran precisión.

*Alcalá Galiano* y *Cayetano Valdés* también estuvieron en Nutka en 1792. Son valiosos sus estudios geográficos, así como los informes que trajeron sobre los modos de vida y costumbres de los habitantes de la zona. Confirmaron en sus informes la no existencia de un paso entre el Pacífico y el Atlántico, como ya hicieron en su día James Cook y La Perouse.

La última etapa de estos viajes exploratorios se cubre con la expedición de *Seijas* (1793) que reconoció la zona del cabo de San Roque en Columbia y descendió por toda la costa hasta San Blas, y el teniente de fragata *Juan Bautista Matute*, quien en el mismo año llegó al puerto de Bodega.

### **Llegada de los rusos.**

Los viajes y expediciones que los rusos llevaban a cabo desde tiempos inmemoriales al oriente de Kamchatka se pierden en el olvido, en parte por

que los mismos rusos las silenciaban y en parte porque muchas de ellas eran expediciones comerciales fortuitas de los cosacos, quienes cada vez avanzaban más al oriente de Kamchatka estimulados por el inmenso potencial peletero que se les ofrecía en un momento en que el mercado chino demandaba de los comerciantes rusos cada vez más pieles preciosas.

Conquistada Siberia por el zar Juan Basilovitch II y descubiertas las islas del océano Pacífico, se enviaron emisarios para que reconocieran los confines del imperio. Cuando regresó esta expedición ya había accedido al trono de su padre el zar Ivanovich, quien continuó las expediciones de reconocimiento y comercio, aunque el período fructífero de los contactos y expediciones de los rusos se centra durante las etapas de Pedro el Grande y la zarina Catalina, verdadera impulsora de la grandeza de una Rusia que extendía su poder por las costas N. O. de América, en parte impulsada por su historia de comercio peletero y en parte llevada por el espíritu que cuajó durante el siglo XVIII en las grandes naciones de potenciación de los descubrimientos científicos y geográficos.

Se pueden distinguir tres etapas en este período de la historia de los rusos en América:

- La primera, de 1700 a 1725 (etapa de comerciantes, cazadores y de reconocimiento).
- La segunda, de 1725 a 1771 (etapa estatal de las grandes expediciones y descubrimientos: Vitus Bering, de 1725 a 1730; Gvozdev, 1732; Vitus Bering y Chirikov, de 1733 a 1749; Juan Synd, de 1764 a 1768; Krenisten y Levashev, de 1765 a 1769, etc.)
- La tercera, de 1765 a 1799 (etapa de las grandes compañías).

Al igual que en la parte dedicada a los españoles, y debido a la enorme importancia de la presencia de los rusos en esta zona (siendo los rusos los principales implicados en la modificación del medio ambiente en el área), es necesaria una breve mención de las etapas descritas.

### **Etapas de comerciantes, cazadores y de reconocimiento (1700-1725).**

Existen numerosos documentos, entre ellos diarios de a bordo de algunos capitanes, que expresan con gran cuidado el estado ecológico de las zonas que iban hoyando los cazadores y comerciantes rusos. En esos documentos se nos describen incluso cifras de personas que componían una tribu a la llegada de los rusos, o de especies animales, y la considerable mengua que supuso en poco tiempo, debido a los excesos de los europeos en general y de los rusos en particular por ser los que más contacto tuvieron con esta zona.

Los *promyshleniki* o comerciantes-cazadores rusos se expandieron allende Kamchatka y fundaron el puerto de Ojotsk. El trato que establecieron con los diferentes pueblos que iban encontrando a través de las islas Aleutianas primero y en el N. O. de América después estaba siempre basado en el

sistema de impuestos. Sometían a las tribus y las obligaban a pagar un tributo en forma de pieles —el *yasak*— y a pagar un 10 por 100 del producto del resto de las pieles recolectadas. Los cazadores rusos se organizaban en partidas a cuyo frente había un jefe o *peredovchik*. La política de regalos, que tan practicada era por todos los indios de la zona, fue rápidamente captada por los rusos, quienes, una vez obtenido el favor del jefe de la tribu y para asegurarse su adhesión, capturaban rehenes. En parte debido a los regalos y en parte debido al terror, los nativos colaboraban con los rusos en las devastadoras cacerías que superaban con mucho las expectativas de caza de los nativos, acostumbrados a matar sólo las piezas necesarias para su manutención (Ortega Soto, 1989: 239). La repartición de las pieles se hacía dividiendo las piezas en tantas partes como miembros hubiera en la tripulación, más cinco o seis partes más. Tres partes correspondían al capitán, dos al *peredovchik* y una o dos a la iglesia. Los indios recibían a cambio un indicativo de que habían pagado su *yasak*, cuentas de vidrio, tabaco y fruslerías.

En esta etapa los indios comenzaron a sufrir la violencia de unos hombres que siempre les exigían más esfuerzos y el despojo de su medio natural. La resistencia fue débil e inútil. Pronto llegarían más cazadores y mejor organizados, y más tarde las compañías rusas.

### **Etapa estatal de las grandes expediciones y descubrimientos (1725-1771).**

La primera expedición de Vitus Bering tuvo lugar desde 1725 a 1730, teniendo como segundos a Martin Spanberg (danés) y a Alexei Chirikov (ruso). Bering salió de San Petersburgo en febrero de 1725 hacia el puerto de San Pedro y San Pablo, en Kamchatka, de donde salió la expedición en julio de 1728. Entre las intrucciones dadas por Pedro el Grande estaba la de averiguar si América y Asia estaban unidas, así como la exploración de la zona y detección de posibles barcos europeos, y la confección de un diario de a bordo donde constasen todos los acontecimientos, observaciones y descubrimientos.

El viaje fue un éxito, ya que, aunque no llegó a cruzar el estrecho, se confeccionaron documentos cartográficos de gran interés.

Michael Spiridonovich Gvozdev, en 1732 partió en otra expedición hacia el norte e hizo una descripción muy detallada en su diario. Parece ser que la tripulación llegó a ver las costas de América, pero no llegó a tener la certeza creyendo más bien que era una gran isla.

La segunda expedición de Bering (Bering y Chirikov) comienza en 1733 y termina oficialmente en 1749, aunque, después de 1742 pocos avances se hicieron en cuanto a exploraciones y descubrimientos (Pérez Miguel, 1988: 128). Con Bering iban los capitanes Spanberg y Chirikov. Al llegar a Ojotsk se dividieron: Spanberg parte de Ojotsk en junio de 1738 hacia Japón. Bering y Chirikov partieron juntos de Ojotsk el 4 de septiembre de 1740 hasta el puerto de Avatscha. A partir de ahí cada uno debería gobernar su propio bar-



Estuche náutico de Felipe Bauzá. (Museo Naval de Madrid.)

co, aunque siguiendo la misma ruta, según órdenes recibidas, con objeto de encontrar las tierras de D. Juan de Gama. Juntos navegaron hacia el sudeste hasta la altura de  $46^{\circ}$ , pero al no hallar señales de la tierra de Gama cambiaron de rumbo. Los dos barcos se separaron llegando ambos a la costa de América sin tener noticias uno del otro.

El barco de Bering ancló en tierra americana a los  $239^{\circ}$  de longitud y a unos  $57^{\circ}$  y medio de latitud. Allí estuvieron tres días haciéndose con provisiones y sin tener indicios de habitantes. Continuando el viaje, las dificultades de navegación se hicieron cada vez mayores y el 5 de noviembre el barco se destrozó contra las rocas de una isla desierta a  $56^{\circ}$  de latitud. En esta isla, a la que se llamó isla de Bering, murió el navegante el 8 de diciembre.

El barco de Chirikov, tras separarse del de Bering, llegó el 15 de junio a una costa muy escarpada a unos  $56^{\circ}$  de latitud y  $241^{\circ}$  de longitud al norte de California. Envió algunos hombres a reconocer el terreno y no volvió a saber de ellos. Chirikov regresó a Avatscha el 23 de octubre de 1741.

El viaje de ambos navegantes fue un completo éxito, si bien el de Chirikov se considerará más preciso, ya que el regreso lo hizo por una ruta más corta que la del comandante (Vila, 1966: 26). En este viaje, además de los estudios exploratorios, es de destacar el éxito peletero y los estudios naturalistas que se hicieron, ya que en la expedición iban prestigiosos hombres de ciencia. En el barco de Bering, el naturalista Steller bajó a tierra firme en sucesivas oca-

siones y estudió algunas especies de pájaros desconocidos en Siberia, entre ellos el pájaro descrito por Caterby con el nombre de «Blue Jay», y que nunca se ha encontrado más que en Norteamérica (Steller, 1764: VII). También el profesor de Historia Natural en San Petersburgo, Pallas, hizo un estudio completo de las plantas y especies alpinas, que dijo eran similares a las existentes en Siberia.

Después del segundo viaje de Bering, otros navegantes rusos surcaron las aguas camino de América con el patrocinio estatal. El Conde Lacy, en un informe enviado a las autoridades españolas, recoge todo este movimiento de los rusos hacia tierras americanas informando sobre el creciente interés de los zares por las posiciones geoestratégicas y por los valores comerciales.

En los informes de los rusos Krenistin y Levashev se afirma que a los 235° de longitud hay una isla a la que llaman Tchutchis, cuyos habitantes visten y hablan igual que los americanos, observación que ya había hecho el profesor Steller, que acompañó a Bering en su segundo viaje.

Las descripciones de estos navegantes rusos son un compendio del estado en que se encontraban los pueblos a los que llegaban y los animales y plantas, muchos de ellos desconocidos en su país. En el diario de Levashev se dice que en Unalaska había dieciséis tribus y parece ser que en tiempos anteriores estas islas habían estado mucho más pobladas, pero que sufrieron muchas bajas a causa del contacto con los rusos, además de epidemias y el sufrimiento de tener que cambiar su estilo de vida al tener que cazar para los rusos por obligación.

### **Etapa de las grandes compañías (1765-1799).**

La enorme difusión del viaje de Bering y Chirikov, y sobre todo la inmensa riqueza peletera, excitó el interés de comerciantes y traficantes de pieles que fueron constituyendo sociedades y grandes compañías. Estas compañías se formaban ya con capitales particulares y fueron aumentando de tal manera que a finales del siglo XVIII había ya 42 compañías navieras que habían enviado a América 85 expediciones. Lo próspero del negocio hizo que se multiplicasen medios y personas, y, para producir más deprisa, se constituyó un depósito peletero en la isla de Bering, punto estratégico para los comerciantes, quienes, al defender intereses particulares, ya no tienen tanto interés en el valor geoestratégico de la zona o en los descubrimientos científicos. Ahora interesa más la captación rápida de las pieles y el descubrimiento de un nuevo filón económico: los minerales.

La devastación ecológica fue tremenda. Baste decir que, según el comandante de Kamchatka, Plenismer, desde 1710 a 1746 se había recibido sólo de los tchutchis pieles por un valor de 29.152 rublos. En el diario de Dimitri Bragin (1772) se describen las especies de la isla de Bering. Afirma que había enorme cantidad de focas árticas y que los habitantes vivían principalmente de los salmones, cuyas especies más frecuentes eran *krasna ryva*, *byela ryva*, *kysuche* y *glolets*. En este mismo diario se describe cómo los rusos llegaron a

la isla de Atkhu (Atka), donde el animal más común era la foca. Los isleños pagaban su tributo a los rusos. En estas islas de la zona recogieron en este viaje (según el antedicho diario) 29 nutrias grandes, 50 nutrias medianas y 15 jóvenes; las pieles de tres zorros negros, 16 zorros grises, 23 negro y blanco, 17 grisáceos y seis rojos. Aparte de esta pequeña muestra, en unos días la compañía había obtenido otras pieles por diversos procedimientos.

En 1775 Soloviev regresó al puerto de Ojotsk cargado de pieles. Una parte se quedó para el Tesoro Nacional. La compañía recibió 1.833 focas de gran calidad, 40 zorros y 10 focas árticas, además de 1.204 zorros rojos.

El viaje que hizo el piloto ruso Zaikov a América (1772) por cuenta de un comerciante de Tula fue comunicado a la Academia Imperial de Ciencias de Rusia por Klischka, gobernador de Irkutsk. En este viaje se da cuenta de las riquezas peleteras que trajo a su regreso y que fueron, aparte de su tributo al Estado: 2.676 focas de tamaño grande, 1.159 focas jóvenes, 2.874 pieles de nutria, 583 morsas, 549 zorros negros, 1.099 *black bellied* y 1.024 zorros rojos. Además de estas piezas importantes contabilizadas tenían también lobos, leones marinos, osos marinos, glotones, zorros de un color azulado, del ártico, etc. (Fray Iñigo Abad, 1783: XI).

Tras algunas escaramuzas de comerciantes particulares, en 1787 Shelijov fue el primer ruso que creó un establecimiento fijo en América solicitando de la emperatriz ciertos privilegios para su compañía que le permitieran comerciar con China, Japón, Corea, India y Filipinas.

Sin embargo, los rusos no estaban solos en América. La presencia de ingleses y angloamericanos amenazaba con estorbar el monopolio de los rusos, que cada vez presionaban más a los indios de la zona, quienes se veían muy solicitados por las diferentes compañías peleteras.



Playa y establecimiento de Nutka. Tinta y aguada en colores, realizada durante la Expedición de Alejandro Malaspina. (Museo Naval de Madrid. Sección de Manuscritos.)

La devastación ecológica y el trastoque de valores fue demasiado fuerte. Los tlingit se sublevaron, ya que veían cómo sus reservas de animales iban desapareciendo amenazando con aniquilar su propia existencia. Tan frecuentes se hicieron las sublevaciones que la zarina se vio obligada a dirigir sendos decretos en los que se protegía a sus súbditos americanos no sólo contra los abusos de los comerciantes rusos, sino contra los de aquellos otros extranjeros que pretendiesen maltratarlos. Sin embargo, la penetración de otros europeos en la zona se hizo inevitable y los rusos tuvieron que aunar esfuerzos para no perder poder.

En 1799 el zar Pablo I aprobó el monopolio de la compañía ruso-americana bajo la protección de la Corona. Debía controlar todas las actividades económicas en las colonias rusas. Toda la población nativa quedaba bajo su cargo.

La presencia rusa en la costa noroeste se fundamentó básicamente en lograr la obtención y comercialización de la mayor cantidad posible de pieles, para lo cual era fundamental una buena relación con los indígenas de la zona, a los que sometieron y utilizaron para su propio beneficio. Fueron, por tanto, los principales responsables, aunque ignorantes de ello, de una perturbación ecológica cuyas consecuencias se extendieron mucho más allá del siglo XVIII y que dieron lugar a protestas de los habitantes del área, que vieron cómo se transformaba su hábitat sin posibilidades de poder hacer nada por detener el avance de la depredación de fauna y flora, además de la perturbación de los indígenas, principales víctimas de un sistema que les sobrepasó sus expectativas de comercio con los visitantes.

### **Ingleses, franceses y norteamericanos.**

Los *ingleses* llegaron al Pacífico N. O. atraídos por la actividad comercial que se vislumbraba en estas latitudes y sabedores de que en esta parte de América sus enemigos, los españoles, no habían consolidado su poderío.

*James Cook* salió de Inglaterra en 1776 con las fragatas *La Resolución* y *El Descubrimiento* con instrucciones de realizar observaciones geográficas, astronómicas, de vigilancia sobre los puestos establecidos por otros europeos, toma de posesión de todas aquellas islas en las que no se hubiesen asentado otras naciones, y conseguir la riqueza peletera de la que tanto se había hablado. Entre el equipo científico con que contaba su expedición había, entre otros, prestigiosos naturalistas y astrónomos. Cook utilizó con gran sabiduría los más modernos utensilios recién descubiertos para el aprovechamiento cartográfico e hidrográfico, siendo uno de los primeros artífices de la aplicación de las modernas técnicas, sobre todo del teodolito, recientemente construido por Jesse Ramsdem en 1763, utilizando limbos de bronce de gran precisión.

Llegado al estrecho de Anian vio piraguas de indígenas americanos que no quisieron subir a bordo. Cook envió a reconocer esta tierra que los rusos llamaban Alaska para ver si estaba unida al Continente y constató que no había paso (Cook, 1983: VI). Los contactos con nativos y con establecimien-

tos rusos fueron frecuentes, dando lugar a intercambios de conocimientos y confrontación de cartas náuticas y otras informaciones. Obtuvieron grandes beneficios en forma de pieles de animales que, aunque no eran su objetivo primordial, estaban contemplados específicamente dentro de las instrucciones recibidas. El 26 de octubre de 1778 invernarón en las islas Sandwich y, aunque en un principio los nativos de Owhijee acogieron amigablemente a los ingleses, pronto empezaron las dificultades y finalmente James Cook encontró su muerte



Medalla con la efigie de Juan Francisco de la Bodega y Quadra, por Juan Avalos.

el 14 de febrero de 1779. Tomó el mando el capitán Clark, quien se dirigió a la península de Kamchatka, donde encontró protección por orden de la emperatriz rusa. A principios de septiembre de 1780 llegó la expedición a Londres a través de la ruta de Macao y del cabo de Buena Esperanza. La expedición había sido un éxito y, curiosamente, en un principio no fue tanta la repercusión en el plano táctico o científico como el impacto que causaron las pieles preciosas que traían de las costas N. O. de América, dando lugar inmediatamente a especulaciones por parte de altos dignatarios del Gobierno sobre un posible comercio directo con la China.

Después del impacto de esta expedición de Cook los comerciantes ingleses se movilizaron hacia las costas N. O. Los capitanes Laurie y Guise, al mando de los buques *Capitán Cook* y *Experimento* partieron de Bombay y recalaron en Nutka en julio de 1786. Ambos buques exploraron la zona de la isla de la Reina Carlota y el norte de la isla de Vancouver. El capitán Barkley también estuvo en Nutka, habiendo sido el primer marino que entró en el estrecho de Juan de Fuca (Sota, José de la, 1988: 144).

A *John Meares* le corresponden los mayores éxitos comerciales ingleses. En 1785 estuvo en las costas del N. O. con el bergantín *Terrible*. Al año siguiente realizó una nueva expedición y a la vista de lo fructífero de sus viajes se fue asociando con agentes de Macao y Londres, surgiendo nuevos viajes con mayor cantidad de barcos y mejor organización, hasta el punto de poner sus buques bajo bandera portuguesa para eludir el monopolio de las compañías del Mar del Sur y la de las Islas orientales. Estableció un almacén en Nut-

ka, construyó una fragata de 40 toneladas y consiguió enormes cargamentos de pieles que vendió en Asia y en Europa. *George Dixon* (1755-1800) partió con el objetivo único de fundar un establecimiento para la Compañía Inglesa de Comercio. Se observa cómo el espíritu comercial se va imponiendo poco a poco sobre otros principios hasta el punto de que el mismo Dixon proclamó, en defensa de sus intereses, el enorme beneficio que para la Humanidad se deriva del comercio peletero.

A *George Vancouver*, antiguo oficial de Cook, corresponde el honor de cerrar las expediciones inglesas de esta época en las costas del N. O. Salió de Inglaterra en marzo de 1791 y sus objetivos eran más bien de tipo político-estratégico y científico que comercial. Debería informar de los avances de las otras potencias en la zona y vigilar las actividades de españoles y rusos. Llegó a las costas del N. O. en abril de 1792. En Nutka coincidió con los marinos españoles Alcalá Galiano y Cayetano Valdés, con quienes trabajó estrechamente en el reconocimiento de la zona. Las goletas españolas *Sutil* y *Mexicana* poseían los instrumentos más avanzados entonces para la astronomía y la física: un cuarto de círculo, un péndulo, dos anteojos acromáticos, una máquina ecuatorial, un cronómetro, un círculo de reflexión, cuatro termómetros, un audímetro, etc. Colaboraron españoles e ingleses y se intercambiaron todo tipo de informaciones y mapas. Juntos reconocieron la entrada de Fuca y levantaron un plano del puerto y una serie de cartas de la zona de gran exactitud. En Nutka, Vancouver debatió ampliamente con el comandante español Bodega y Cuadra, estableciendo unas negociaciones para poner en práctica el convenio que ambas naciones habían suscrito para delimitar las posesiones respectivas en la zona. Al no producirse un acuerdo satisfactorio para ambas partes llegaron a la solución de establecer una especie de condominio sobre el puerto. En la historia de las relaciones diplomáticas entre España e Inglaterra en estas latitudes es de destacar que las relaciones mantenidas entre Vancouver y Bodega fueron muy amistosas y positivas. Vancouver realizó nuevas expediciones a la zona en 1793 y 1794, y, como en todas las realizadas anteriormente, hizo un estudio muy preciso de la zona, convivió con indígenas, así como con otros europeos y relató fielmente todos sus progresos al servicio de Inglaterra en distintos aspectos, que van desde las relaciones diplomáticas o los estudios geográficos hasta las noticias sobre los habitantes, fauna, flora y paisaje, que permiten hoy día un estudio comparativo de la zona.

En cuanto a la *penetración francesa* en las costas del N. O. su presencia no fue tan decisiva como la de otros europeos, pero, habiendo capitulado Francia ante el poderío naval británico, los marinos franceses se lanzaron también a la búsqueda de grandes empresas, atrayendo también su atención el repentino protagonismo que estaban teniendo las costas N. O. de América.

*La Perouse* supuso para Francia lo que James Cook para Inglaterra, con la diferencia propia de medios y protagonismo internacional que en esos momentos se decantaba del lado inglés. En 1741 comenzó una expedición cuyos objetivos eran de grandes dimensiones, predominando dos aspectos: el



Baile en la playa, por Tomás Suria. (Museo Naval de Madrid. Sección de Manuscritos.)

de profundización en los descubrimientos científicos (para lo cual enroló entre su tripulación a un grupo de prestigiosos hombres de ciencia, entre los que se encontraba Mouge, La Martinière, Bernicet, etc.) y el de dedicación al comercio peletero (cuyo éxito había llegado a Francia a través de ediciones, cartas y comentarios de otros marinos que ya habían estado en el N. O. americano). Los barcos llegaron a Kamchatka y, aunque tenían órdenes de establecer una base de actividad comercial, por dificultades surgidas con indígenas y otros europeos no se llegó a consolidar, por lo que siguieron su ruta hacia el sur. De regreso tocaron Australia y en su camino de vuelta a Francia falleció La Perouse en circunstancias muy parecidas a las del marino inglés Cook. En esta expedición, aunque no se logró el establecimiento de un comercio peletero estable, se recogió sobrada información de tipo naturalista y se profundizó en los estudios geográficos de la zona.

Después de La Perouse llegaron otros marinos franceses al N. O., entre los que cabe citar a *Etiénne Marchand* (1790-1792), quien exploró la isla de la Reina Carlota y cuyos volúmenes II y III del Diario de su expedición (publicado por el Ministro de Marina francés, Fleurieu) están enteramente dedicados a la historia natural. Si bien el viaje de Marchand no fue tan interesante como otros desde el punto de vista cartográfico y geográfico (habiendo algunos errores considerables de cálculo y precisión), sin embargo es especialmente interesante desde el punto de vista ecológico, ya que recoge con extrema precisión muestras y estudios de animales, vegetales y descripciones paisajísticas, haciendo una división y agrupando las especies según las zonas que iba visitando.

En cuanto a la presencia de *Estados Unidos* en las costas N. O. es necesario resaltar la presencia de los hombres de Boston. A Estados Unidos le interesaba dejar una constancia, aunque fuera simbólica, de su interés por la zona cuando las grandes naciones europeas se disputaban el protagonismo en un continente que no era el suyo. En 1787 salían del puerto de Boston dos navíos norteamericanos. El *Washington*, al mando de Robert Gray, y el *Columbia*, al mando del capitán Kendrick. Aparte de la estrategia política, el otro objetivo era puramente comercial, aunque no de gran envergadura. Los barcos invernaron en Nutka en 1788, siendo testigos de excepción del incidente habido entre españoles e ingleses que dio lugar a un enfrentamiento que a punto estuvo de provocar un conflicto bélico, pero que finalmente se arregló por vía diplomática. Los barcos norteamericanos recorrieron la zona, centrándose especialmente en el estrecho de Fuca y la entrada al río Columbia. El éxito comercial fue relativo y, en definitiva, la expedición cumplió con su objetivo principal de estar en la zona y dar fe de su presencia, además de recoger valiosa información en este viaje.

Existió un denominador común a todas las naciones europeas que coincidieron en las costas N. O. de América en el siglo XVIII: el espíritu científico del Siglo de las Luces. Este es el nexo de unión. Tanto los españoles como los rusos, ingleses y franceses buscaron el incrementar el conocimiento de la ciencia naval, cartográfica, astrológica, etc., se preocuparon, dentro del inmenso campo de la investigación, del estudio ecológico de la zona, aprovechando el caudal de investigadores, naturalistas e instrumentos adecuados de que disponían en sus expediciones.

Pero, aparte de este importante e innegable punto de coincidencia, que vino dado por las circunstancias y por la coyuntura histórica, existen enormes divergencias que vienen dadas por la diferente perspectiva con que los gobiernos y los hombres de cada nación abordaron estas expediciones.

Ciñéndonos a las consideraciones histórico-medioambientales, los españoles no tenían como objetivo primordial la caza de especies animales ni la comercialización de sus pieles, y por tanto no hay implicación directa en la destrucción del hábitat de aquella zona. Las eventuales cazas y estudios naturalistas fueron consecuencia y no meta. Su objetivo principal era de tipo diplomático de observación, de descubrimientos geográficos y trazados cartográficos, etc. En el camino de todo esto se encontraron con un inmenso potencial en fauna y flora que aprovecharon más con afán de análisis naturalista y estudios de investigación que como finalidad comercial rentable.

Los rusos sí tenían como objetivo principal la caza y comercio de las pieles. Esa era su meta y a ella se aplicaron desde todos los medios con que la nación contaba: particulares, estatales y con compañías organizadas. Desde las islas hasta las costas americanas los nativos, la fauna y la flora sufrieron una considerable modificación que supuso pérdidas inestimables en el terreno de la conservación del hábitat. También contaban los rusos con hombres de ciencia que aprovecharon el inmenso caudal que ofrecían las costas del N. O. para aportar a sus laboratorios material suficiente para avanzar en

el estudio naturalista, si bien no era éste el objetivo prioritario en sus expediciones.

Los *ingleses* y *franceses* también acudieron bajo el reclamo de las actividades peleteras. Aunque al igual que en las restantes naciones europeas el espíritu de la Ilustración hizo que se llevasen a estudio las especies más apreciadas, los objetivos principales estaban en la caza y captura de los animales cuyas pieles eran objeto de codicia por parte de ciertas clases sociales de Europa y Asia.

En cuanto a los *norteamericanos*, aunque el comercio peletero les era igual de atractivo que a sus otros colegas de Europa, tenían otra prioridad: *sentimiento de afirmación nacional*. Este era su principal objetivo. Recién alcanzada su independencia, les interesaba más demostrar a los europeos que ésa era su tierra que el alcanzar una riqueza coyuntural basada en el comercio de pieles.

#### BIBLIOGRAFÍA

- Abad, Fray Iñigo: *Descripción de las costas de California*. Madrid, 1783.  
Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores.
- Bernabéu, S.: «La Real Expedición Botánica en el Noroeste de América: Los viajes de California y Nutka». *La Real Expedición Botánica a Nueva España (1787-1803)*. Madrid, 1987.
- Cook, J.: *Captain's Cooks Journal during his first voyage round the world made in His Majesty Bark Endeavour (1768-71)*. London, 1893.
- Higueras Rodríguez, M.<sup>ª</sup> Dolores: «Marina y Ciencia en el siglo XVIII». *La Real Expedición Botánica a Nueva España (1787-1803)*. Madrid, 1987.
- Ortega Soto, M.: «Los indios del Noroeste americano en las colonias rusas». *Culturas de la Costa Noroeste de América*. Madrid, 1987.
- Palau, M.: «Expediciones científicas españolas en el siglo XVIII». *Astronomía y Cartografía en los siglos XVIII y XIX*. Madrid, 1987.
- Pérez Miguel, A.: «La presencia rusa en las costas noroeste: expediciones científicas e intereses comerciales». *El ojo del Totem*. Madrid, 1988.
- Solano, F.: «Expediciones científicas a América durante el siglo XVIII». *Viaje a América de las corbetas «Descubierta» y «Atrevida»*. Madrid, 1984.
- Sota, José de la: «Presencia francesa, inglesa y norteamericana». *El ojo del Totem*. Madrid, 1988.
- Steller: *Bering's voyages. An account of the efforts of the russians to determine the relation of Asia and America*. London, 1964.

# EL HOSPITAL NAVAL DE EL FERROL EN 1589

Manuel GRACIA RIVAS  
Comandante Médico de la Armada

## Introducción.

Hasta ahora, y al referirse a la historia de la asistencia sanitaria en el puerto del Ferrol, se citaba al primitivo hospital de La Graña, creado en 1736, como la más antigua fundación, e incluso en algunos casos se afirmaba que en fechas anteriores *no se encuentra vestigio de servicio sanitario propio de la Marina de guerra* (1).

El hallazgo de nueva documentación en el Archivo General de Simancas ha permitido conocer la existencia de un *Hospital Real de la Armada y Ejército de S. M.*, creado en 1589 para la atención de los marineros y soldados de una importante fuerza naval que, integrada por muchos de los buques supervivientes de la Gran Armada, había sido trasladada a Ferrol como nueva base de operaciones.

En las páginas siguientes se estudian las circunstancias que concurrieron en la creación de este hospital y otros muchos datos relacionados con su existencia que, aunque efímera, tuvo una gran importancia, pues de él surgieron otros dos hospitales, el hospital naval de Blavet, en la Bretaña francesa, y el hospital que acompañó al Ejército Real en las operaciones de Aragón en 1591.

## La elección de Ferrol como base naval.

El día 22 de septiembre de 1588, los barcos supervivientes de la Gran Armada comenzaron a llegar a diferentes puertos del norte de la Península. La mayor parte de ellos arribaron a Santander y allí fueron concentrados en las semanas siguientes los que habían entrado en otros puertos.

En Santander, y para la atención de los numerosos enfermos que en ellos viajaban, se creó un hospital que bajo la dirección del canónigo burgalés Pedro Manso, desarrolló una gran actividad merced, en gran medida, a las ayudas que desde distintos lugares fueron llegando (2).

Allí, también, se iniciaron de inmediato las obras de reparación de todas las unidades dañadas que fueron reforzadas con buques de nueva construc-

---

(1) Clavijo y Clavijo, S.: *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*. Madrid, 1944, pág. 173.

(2) Gracia Rivas, M.: *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra (1587-1588)*. Madrid, 1988, pág. 348 y ss.

ción (3). El ataque inglés a La Coruña y Lisboa sorprendió a la Armada en Santander, de manera que nada pudo hacer para repelerlo y, en consecuencia, tampoco sufrió ningún daño (4).

A raíz de este ataque, se dispuso el traslado a Santander de todas las fuerzas de infantería adscritas a la Armada que hasta ese momento se encontraban dispersas en diferentes lugares del interior, y la salida de todos los barcos, rumbo a Lisboa, con el propósito de defender la costa atlántica y proteger el regreso de las flotas de Indias.

Con este motivo, se dispuso el embarque del hospital que existía en Santander, autorizando a su administrador, el Dr. Manso, a permanecer en tierra, regresando a su puesto de canónigo magistral de la catedral burgalesa.

El día 22 de julio de 1589 la Armada salió de Santander llegando a Lisboa, en donde se le unieron dos galeazas y dos naves que desde Nápoles llegaron a finales de agosto con cinco compañías de infantería italiana al mando de Paulo Caracciolo.

En septiembre de ese año se dispuso que la Armada pasase a invernar a Ferrol, ciudad elegida por reunir las mejores condiciones estratégicas para el control de las posibles rutas de ataque inglés, ante una eventual reanudación de las operaciones en la próxima primavera.

En el Anexo n.º I se reseñan los buques que componían la Armada con base en Ferrol, en los primeros meses de 1590, con los marineros en ella embarcados, a los que había que sumar los tercios de infantería adscritos a la misma, que representaban un importante número de efectivos (5).

### La creación del hospital de Ferrol.

El mismo día de la llegada de la Armada a Ferrol, el 8 de octubre de 1589, se creó en tierra el hospital en que serían atendidos los enfermos que en ella venían (6).

Como era costumbre, su instalación se efectuaba en una serie de casas requisadas o alquiladas con este fin, en las que se emplazaban las diferentes salas con las que contaba, separadas las de medicina de las de cirugía. A través de una descripción posterior, sabemos que estaba formado por *enfermerías separadas, algo apartadas unas de otras*, que en octubre de 1591 fueron reunidas *por evitar algunos inconvenientes y que los enfermos estén más recogidos (...) y para que puedan ser mejor curados (...) (7)*.

---

(3) Se ordenó la construcción de 21 galeones, todos ellos de gran porte. En astilleros del Cantábrico se construyeron los conocidos como *Los Doce Apóstoles*, seis en Portugal, dos en Gibraltar y uno en Vinaroz.

(4) En el ataque a La Coruña se perdieron los galeones *San Bernardo* y *San Juan*, de la escuadra de Portugal, y el *San Bartolomé*, de la escuadra de D. Pedro Valdés.

(5) Los tercios adscritos eran los de D. Francisco de Toledo y D. Agustín de Mexía, supervivientes de la Gran Armada, a los que vino a sumarse el de D. Juan del Águila.

(6) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 291, n.º 115.

(7) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 326, n.º 71.

En mayo de 1590 había sido constituida una *enfermería particular para flamenos, separada de las demás para su consuelo* (8), dado el elevado número de tripulantes de ese origen que enfermaban y con los que existían dificultades de comunicación por la ausencia de personas que conocieran su lengua. Fue ésta una petición frecuente del administrador general, hasta el punto de que cuando en julio de ese año el Rey ordenaba que se le diese *plaza de entretenimiento* como profesor a Pedro Nicolás, clérigo irlandés, el administrador le respondía que *aunque en el hospital hay muchas plazas de confesores, parece a propósito uno que supiese la lengua flamenca y éste no sabe más que la lengua irlandesa, la escocesa y la inglesa* (9).

Respecto al equipamiento de las diferentes enfermerías, sabemos, a través de un inventario de octubre de 1590, que en esa fecha el hospital disponía de unas 200 camas con ropa para ellas y 100 equipos de respeto en poder del tenedor de bastimentos quien guardaba, asimismo, 1.000 camisas *buenas* para reponer las de los enfermos, de las que sólo se habían gastado 75 (10).

Esta cifra, estimada en 200 camas, pudo ser mayor, pues cuando se efectuó el recuento ya había partido la Armada que iba a Bretaña y en la cual viajaba un hospital embarcado, formado a partir del personal y los efectos existentes en Ferrol, pero de la relación de adquisiciones se deduce también que fueron alrededor de 200 (11).

El hospital, como era habitual, disponía de medicamentos para la atención de enfermos; al principio adquiridos fuera, y posteriormente elaborados en la propia botica. Un apartado importante era el de las *dietas* o alimentos para los enfermos. En relación con ellas, existe un documento interesantísimo con la estimación del gasto mensual del hospital para alimentar a 80 enfermos ingresados, con 34 personas para su atención (12).

El interés del documento radica no tanto en su aspecto económico como en el hecho de que detalla los diferentes alimentos utilizados y las cantidades que correspondían diaria o mensualmente a esas personas:

1.—Raciones para 80 enfermos.

Concepto	Ración individual	Total día	Precio unitario
Pan	1,5 libras	120 libras	8 mvs.
Vino		11 azumbres	1 real
Carnero	12 onzas	60 libras	13 mvs.
Huevos		100 unidades	2 mvs.
Manzanas		300 unidades	1 real

(8) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 284, n.º 114.

(9) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 288, n.º 104.

(10) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 289, n.º 44.

(11) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 291, n.º 88.

(12) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 280, n.º 117.

Concepto	Ración individual	Total día	Precio unitario
Gallinas		8 unidades	1,5 reales
Pasas		16 libras	1 real
Ciruelas pasas		6 libras	38 mvs.
Azúcar		4 libras	4 reales
Mermelada		2 libras	3 reales
Aceite		1,5 cuartillos	60 mvs.
Especias			2 reales
Leña		3 carros	1,5 reales
Sal		4 hanegas/mes	

## 2.—Raciones para los oficiales del hospital.

Concepto	Ración individual	Total día	Precio unitario
Pan	2 libras	66 libras	8 mvs.
Carnero	1 libra	28 libras	13 mvs.
Vaca	1 libra	6 libras	9 mvs.
Vino		17 azumbres	1 real

Los viernes, sábados y días de vigilia se les daba a los oficiales el importe de la ración en metálico. A 28 de ellos, tres cuartillos, y a los seis restantes, medio real.

Además se les daba por *la ración de la vela*, un cuarto a cada uno.

## Personal del hospital.

Disponemos de varias muestras relativas al personal que servía en el hospital de Ferrol. Publicamos como Anexo II una relación de los que se hallaron en él, el 1 de diciembre de 1589 (13), cuando D. Alonso de Bazán decidió *reformarlo* (14), tras la marcha de los tercios para invernar en el interior, y por lo tanto, con una plantilla reducida, ante el menor número de personas a las que atender.

Por el contrario, como Anexo III se publica otra correspondiente a junio de 1590 (15) con muchas más personas, entre las que se incluyen, curiosamente, bajo el epígrafe *Los que vinieron de Inglaterra*, a aquellos que acababan de ser rescatados por Pedro de Zubiaur, de los que allí quedaron prisioneros, fundamentalmente, tras la captura de la urca *San Pedro el Mayor*, en la que viajaba

(13) A.G.S., Guerra antigua. Leg.

(14) *Reformar* era en realidad el acto de disolver una unidad, aunque también se utiliza cuando se reduce su plantilla.

(15) Contaduría del Sueldo, 2.<sup>a</sup> época. Leg. 287, n.º 22.

una parte del hospital de la Jornada de Inglaterra, y con él la mayor parte de sus servidores (16).

Como puede advertirse, el número de personas vinculadas al hospital es muy variable, pues como señalaba el propio administrador *crecen y se disminuyen según la necesidad* (17).

Los problemas de este personal eran, por otra parte, los habituales en una época, en la que quienes servían en los Ejércitos y en la Armada percibían sueldos escasos que, además, se les entregaban con poca regularidad. En el caso que nos ocupa, hubo momentos en los que se llegó a adeudarles nueve pagas, siendo preciso, en abril de 1591, adelantar de los fondos utilizados para el gasto diario del hospital una parte para *socorrer a los oficiales por tener mucha necesidad* (18).

Nos detendremos ahora en algunas de las distintas categorías habituales de este tipo de hospitales:

### 1.—Administrador general:

Cuando se crea el hospital, a la llegada de la Armada a Ferrol, es designado administrador general el P. Manuel Lobo de Andrada, vinculado a la Armada desde hacía tiempo y que había desempeñado puestos de administrador con anterioridad. Lo fue en Lisboa, en 1587, en el hospital creado por D. Alonso de Leyva, y lo había vuelto a ser en Santander tras la marcha del Dr. Manso (19).

Sin embargo, era en éste en quien pensaba el Rey, nuevamente, para la organización del hospital ferrolano. Así se lo había echo saber el 25 de octubre de 1589, cuando le escribía a Burgos indicándole *que aguardase orden para ello* (20). A petición del interesado esperó un poco, hasta el 2 de febrero siguiente, cuando le mandó ya apercibirse para ir a Ferrol como administrador del hospital, enviándole el correspondiente título con fecha 26 de marzo (21). Cinco días después, y en cumplimiento de las órdenes recibidas, salía de su ciudad el Dr. Manso, llegando a Ferrol el día 10 de abril (22).

El nombramiento de Manso era una muestra de afecto y de confianza del Rey, pero no iba en detrimento del Ldo. Lobo, de quien informaba D. Alonso de Bazán que *tiene el hospital con muy buena orden y ha trabajado y trabaja mucho, con mucha asistencia y cuidado y merece cualquier merced que V. M. le hiciese* (23). De hecho, continuó figurando como *administrador*, un

(16) Las peripecias de esta embarcación y del personal en ella embarcado aparecen en *La Sanidad en la Jornada de Inglaterra*, op. cit. pág. 301 y ss.

(17) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 291, n.º 115.

(18) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 320, n.º 53.

(19) A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2.ª época. Leg. 287, fols. 530 y ss.

(20) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 281, n.º 270.

(21) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 282, n.º 320.

(22) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 283, n.º 104. Copia del título en A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2.ª época. Leg. 287, fol. 524.

(23) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 283, n.º 39.

cargo atípico, tras el nombramiento de Manso como *administrador general*. Esta situación se resolvió al ser designado Lobo administrador general del hospital creado en Bretaña (24).

El canónigo Pedro Manso había sido el responsable del hospital creado en Santander, tras el regreso de la Gran Armada y la excelente labor allí realizada le valieron la general estima, tanto por sus virtudes personales como por la competencia en el desempeño de las funciones propias de su cargo (25).

En octubre de 1591, Manso será designado administrador general del hospital que acompañará al Ejército Real que se dispone a intervenir en Aragón, por lo que debe abandonar Ferrol (26). Antes de partir, propondrá para sustituirle al Dr. Vega (27), del cual, D. Francisco de Toledo un mes después, cuando la Armada comenzaba a desalojar Ferrol, informaba: *El Dr. Vega, canónigo magistral de Mondoñedo que ahora hace oficio de administrador, me parece persona de buena doctrina y que está en él, bien empleada la plaza* (28).

## 2.—Médicos y cirujanos:

Cuando se crea el hospital de Ferrol, en su plantilla figuraban, únicamente, tres médicos y cirujanos, todos ellos supervivientes de la Gran Armada:

- El Dr. Francisco Martínez, que había participado en la Jornada de Inglaterra como médico del hospital embarcado y que el 30 de julio de 1589 fue nombrado protomédico de la Armada (29).
- El Dr. Antonio Pérez, que había ido como cirujano mayor y que continuará desempeñando esta plaza.
- El Ldo. Francisco de Ancona, cirujano en la Gran Armada y que posteriormente solicitó el título de médico de la Armada (30). Por ello, en la muestra de 4 de junio de 1590, figura como *médico y cirujano*, mientras que en relaciones posteriores se le cita únicamente como *médico*.

En el mes de abril de 1590, poco después de la llegada del administrador general, el Rey expedía título de médico de la Armada al Dr. Quesada (31), con lo que la plantilla quedaba integrada por tres médicos y un cirujano. Un número insuficiente que a juicio del propio D. Alonso de Bazán era preciso incrementar hasta alcanzar al menos la cifra de seis médicos y tres cirujanos *graduados*, ya que el trabajo que tenían *es mucho por haber muchos enfermos*

---

(24) A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2.<sup>a</sup> época. Leg. 287.

(25) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 288, varios números.

(26) Gracia Rivas, M.: *La asistencia sanitaria al Ejército Real de Aragón en 1591*.

(27) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 326, n.º 71.

(28) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 327, n.º 54.

(29) A.G.S., Contaduría del Sueldo, 2.<sup>a</sup> época. Leg. 287.

(30) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 280, n.º 98.

(31) El 6 de enero el Dr. Quesada había solicitado plaza mediante un memorial en el que refería sus pasados servicios (A.G.S. Guerra antigua. Leg. 312, n.º 110).

y habrá más en juntándose los tercios y gente de mar de toda la Armada (32). Este exceso de trabajo no era, por otra parte, suficientemente recompensado pues, por citar un ejemplo, el sueldo del Ldo. Ancona, en esa primavera de 1590, era de 20 escudos, cuando dos años antes los médicos de la Gran Armada percibían 50, y aunque era normal que la gente del hospital cobrase más cuando embarcaban que cuando desempeñaban destinos en tierra, las diferencias no eran, habitualmente, tan grandes (33). Por eso, las peticiones de aumento de sueldo fueron constantes durante esos meses, logrando incrementos sustanciales, en algunos casos, como el del Ldo. Ancona, a base de gran tenacidad en sus peticiones (34).

Mientras, la escasez de personal se agudizó, pues un mes después de su llegada fallecía el Dr. Quesada (35), y algunos días más tarde el Dr. Martínez (36). En un momento, en el que aumentaba el número de enfermos, esta falta de médicos era un motivo de preocupación constante para el administrador general, quien solicitaba al Rey que enviase algunos, e incluso le señalaba que *en Bilbao está el Ldo. Alcalde y en Burgos el Dr. Atienza...* (37).

Pero en la Corte tenían serias dificultades para encontrar a quienes quisieran ir a servir a la Armada. El Dr. Vallés, protomédico real y cuya intervención era decisiva para el nombramiento de médicos del Ejército y de la Armada, no lo había logrado en un principio, aunque el 10 de agosto de 1590 y desde San Lorenzo informaba: *Después de que escribí a V.M. con tanta desesperación de no poder haber médico graduado que quisiese ir a la Armada, se me ha ofrecido el Ldo. Diego de Ordóñez, que tiene suficiencia y edad y estado propicio para ello, por no ser casado. V.M. mande se le dé luego su título y 45 escudos de sueldo que conforme a los azares no es mucho...* (38).

Vallés, desesperado por las dificultades halladas, no dudó en avalar la suficiencia de Ordóñez, algo que posteriormente sería puesto en duda, tras las consecuencias derivadas de su ejercicio profesional. Los 45 escudos de sueldo que le señalaban eran la expresión más clara de la necesidad de mejorar las retribuciones si se quería encontrar profesionales. Aún se consiguió enviar desde Madrid a otro médico, el Ldo. Verdugo, sin poder aliviar la situación de Ferrol, pues éste tuvo que embarcar con D. Francisco de Toledo, mientras que Ordóñez pasó a Bretaña con el hospital que allí fue enviado.

El hospital de Ferrol continuó en estado muy precario en cuanto a personal cualificado, que quedó reducido únicamente a un médico, el Ldo. Ancona, y un cirujano, el Dr. Pérez. La llegada posterior de algún otro, no significó nunca una mejora sustancial.

(32) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 283, n.º 96.

(33) Lo que había venido cobrando un médico en tierra, era habitualmente 30 escudos.

(34) Las subidas de sueldo del Ldo. Ancona se producían de 5 en 5 escudos y siempre por debajo de las retribuciones de los otros médicos. En ello influyó, sin duda, su procedencia. Había sido antes cirujano de la Armada.

(35) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 284, n.º 99.

(36) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 286, n.º 81.

(37) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 286, n.º 83.

(38) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 287, n.º 22.

### 3.—Barberos:

Tampoco era mejor la situación referida a los barberos, de los que a finales de 1589 únicamente había dos en el hospital, incorporándose otro en abril de 1590.

Por esas fechas, D. Alonso de Bazán informaba: *De barberos hay mucha necesidad y es forzoso que en cada navío vaya uno y en las compañías de todos los tercios, hay muy pocos, por no tener más de tres escudos de sueldo. Suplico a V.M. sea servido que, de la Corte, Salamanca, Valladolid, Medina del Campo, Toro, Zamora y Burgos, se de la orden a los corregidores para que envíen los que pudieren pues habrá muchos mozos que serán útiles para servir* (39).

La referencia es interesante pues pone de manifiesto la falta de este personal no solo en el hospital, sino también en las compañías de los tercios, constituyendo una prueba de la realidad de su presencia en estas unidades y de los emolumentos que percibían.

### 4.—Boticarios:

En un primer momento, el hospital no dispuso de botica para la preparación de los medicamentos, adquiriéndose ya elaborados en diferentes lugares.

Se conocen los lugares en donde fueron adquiridas: Medina de Rioseco, Medina del Campo, Betanzos y Santiago de Compostela, y la cantidad abonada por ellas (40).

Posteriormente, se recurrió a los servicios de otro veterano de la Gran Armada, Pedro Xuárez, a quien se le adeudaban todavía 300 escudos de las medicinas que le fueron requisadas en aquella ocasión (41). Xuárez pasó a prestar sus servicios en el hospital de Ferrol, tras ser saldada su deuda y adquirírsele por un importe de 12.407 reales las drogas, medicinas e incluso vasijas que tenía en su propia botica. Como ayudantes suyos fueron contratados dos oficiales, Gaspar de Vega y Martín González.

Las ventajas que entrañaba el hecho de que las medicinas fueran suministradas por el propio hospital, eran resaltadas en una carta de Dr. Manso en la que indicaba *vera V.M. que se han ahorrado al pie de 20.000 escudos en poner la botica por cuenta de V.M., pues el mismo boticario en un tanteo que se le ha mandado hacer, confiesan que valen las recetas mas de 26.000 escudos y que no le han costado a V.M. 7.000* (42).

### 4.—Enfermeros:

La ausencia de enfermeros cualificados fue suplida mediante la colaboración de una serie de hermanos de Obregón, orden benemérita que tanta vin-

(39) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 283, n.º 96.

(40) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 291, n.º 88.

(41) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 284, n.º 98.

(42) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 82.

culación tuvo con los hospitales militares españoles. Once hermanos aparecen en una de las muestras y de ellos el hermano Juan Rodríguez desempeñaba el puesto de enfermero mayor (43).

Un caso curioso de vocación religiosa se dio en este hospital, cuando uno de los repatriados de Inglaterra, Cristóbal Díaz, que había sido ayudante de enfermero en la Gran Armada, decidió profesar como hermano de Obregón, un mes después de su llegada a España (44).

### Evolución de la situación sanitaria en Ferrol.

A través de los informes del administrador general, podemos conocer muy bien cómo fue evolucionando la situación sanitaria de la Armada durante aquellos meses. Veamos en primer lugar cuáles fueron las cifras de enfermos ingresados:

Día	N.º de enfermos	Observaciones
10-04-1590	240 (45)	Día de la llegada del Dr. Manso.
24-05-1590	214 (46)	
16-07-1590	300 (47)	<i>Hay más de 300 enfermos.</i>
30-07-1590	306 (48)	
12-09-1590	330 (49)	
23-09-1590	397 (50)	367 quedaron en tierra cuando salieron las dos armadas y 30 fueron enviados de La Coruña y Bilbao, en donde los dejaron al entrar allí.
16-11-1590	300 (51)	80 eran convalecientes de los que habían quedado en septiembre, y 220 habían entrado al regresar las naves.
15-12-1590	248 (52)	
31-12-1590	80 (53)	La Armada se encontraba invernando.
06-04-1591	120 (54)	

(43) Fundada en 1568 por Bernardino de Obregón, antiguo soldado, la Congregación de los Hermanos mínimos, conocidos popularmente como los obregones, desarrollaron una gran labor asistencial en hospitales. La Orden se extinguió durante la Revolución francesa.

(44) A.G.S. Contaduría del Sueldo, 2.ª época. Leg. 287, n.º 22.

(45) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 283, n.º 104.

(46) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 284, n.º 114.

(47) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 286, n.º 83.

(48) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 286, n.º 82.

(49) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 288, n.º 104.

(50) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 289, n.º 44.

(51) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 290, n.º 63.

(52) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 291, n.º 116.

(53) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 316, n.º 288.

(54) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 320, n.º 52.

Día	N.º de enfermos	Observaciones
13-04-1591	110 (55)	
01-05-1591	106 (56)	
03-05-1591	112 (57)	
17-05-1591	118 (58)	
22-05-1591	132 (59)	
29-05-1591	138 (60)	
27-07-1591	130 (61)	
05-08-1591	190 (62)	
18-10-1591	90 (63)	
31-10-1591	40 (64)	
04-11-1591	120 (65)	Ha entrado en puerto Martín de Bertendona. Trae enfermos.

A pesar de estas cifras de morbilidad, indudablemente elevadas, las de mortalidad fueron mucho más moderadas, y en este sentido los informes nunca fueron alarmantes:

*Los enfermos sanan muchos, mueren muy pocos, gloria al Señor (66). Aunque mueren algunos, no muchos, sanan y convalecen muy bien (67). Las dos partes de los enfermos son convalecientes y pocos de peligro, sea Dios bendito (68).*

Existen cifras exactas sobre el número de defunciones en determinados períodos. Así, sabemos que de los 397 enfermos que llegó a haber a finales de septiembre de 1590, murieron 48 (69), en lo que fue sin duda el momento más crítico a lo largo de estos años, pues, por ejemplo, entre el 1 de enero de 1591 y el 30 de mayo del mismo año solamente fallecieron 46 (70).

- (55) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 320, n.º 54.  
 (56) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 80.  
 (57) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 81.  
 (58) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 82.  
 (59) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 83.  
 (60) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 84.  
 (61) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 323, n.º 53.  
 (62) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 324, n.º 80.  
 (63) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 326, n.º 71.  
 (64) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 327, n.º 50.  
 (65) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 327, n.º 50.  
 (66) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 285, n.º 186.  
 (67) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 286, n.º 83.  
 (68) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 288, n.º 104.  
 (69) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 289, n.º 44.  
 (70) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 80 y 83.

En algunas ocasiones, Manso informa superficialmente de las características de las enfermedades aparecidas. Así, en septiembre de 1590, refiere que *aunque en muchos lugares de este Reino (de Galicia), mueren muchos de cámaras, en este hospital los guarda Dios y mueren pocos. Ayuda mucho a ésto, la buena provisión de regalos y muchas y buenas medicinas que se gastan* (71). Estamos por lo tanto ante una epidemia de procesos diarreicos, de etiología que no podemos precisar, pero que es evidente que afectó mucho menos a la Armada que a la población civil.

Durante lo primeros meses de 1591, la enfermedad más frecuente es designada como *dolores*, y para curarse *han menester sudores* (72), construyéndose para ello *dos estufas* (73) en el hospital, con cuyo tratamiento mejoran rápidamente.

A finales de mayo, y coincidiendo con la llegada de las galeras de Diego Brochero, aparece un pequeño brote de *tabardillos* pero como el mismo indica *son biencurados* (74).

### El gasto del hospital.

A través de las relaciones de gastos remitidas desde Ferrol, se puede evaluar con bastante precisión el coste que representó el mantenimiento del hospital (75).

Sin contar el sueldo del personal, entre el 8 de octubre de 1589 en que comenzó a funcionar el hospital, hasta el 27 de junio de 1591, se gastaron 373.803 reales, distribuidos en la forma que se reseña en el Anexo IV.

En él figuran las cantidades entregadas al mayordomo para el gasto diario, y la reseña de todas las partidas adquiridas, tanto para alimentación de los enfermos como para el equipamiento del hospital, que siempre estuvo bien dotado.

El Dr. Manso, en numerosas ocasiones resaltaba lo bien atendidos que se encontraban los enfermos por el proveedor general, pues aunque había problemas con el personal, nunca los hubo con todo lo necesario para el cuidado de los enfermos: *Tiene hecha provisión de muchas dietas, pasas, almendras, azúcar y conservas para el regalo de los enfermos (...) Tiene en todo la proveduría tan sabioso, breve y fácil despacho que yo me quedo alabando a Dios (...) (76) Este hospital (...) es servido con diligencia y quietud y no faltando lo necesario (...) (77).*

Lógicamente esta atención representaba un gasto considerable que los

(71) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 288, n.º 104.

(72) A.G.S., Guerra antigua. Leg. 320, n.º 52 y 54.

(73) Se trata de compartimentos a manera de saunas para provocar el sudor en los enfermos.

(74) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 321, n.º 84.

(75) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 291, n.º 88. A.G.S. Guerra antigua. Leg. 341, n.º 283.

(76) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 284, n.º 114.

(77) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 285, n.º 186.

proveedores intentaban reducir, especialmente cuando por la invernada disminuía el número de personas presentes en Ferrol.

Bernabé de Pedroso estimaba en diciembre de 1590 el gasto mensual del hospital en 3.000 ducados y aconsejaba para evitarlo que los enfermos fueran a convalecer a sus casas, dándoles tres o cuatro escudos a cada uno y los que no pudieran moverse *se podrán curar en Santiago, escribiendo S.M. a las personas a cuyo cargo están los hospitales de allí, para que los reciban en ellos, aunque sea dándoles una limosna* (78).

El período estudiado finaliza el 8 de diciembre de 1591, cuando se reforma de nuevo el hospital realizando el pago de todo el personal que entonces se encuentra destinado en él (79).

Excede el marco de este trabajo el comprobar si en campañas posteriores volvió a ser abierto este hospital de la Armada cuyas vicisitudes hemos seguido a lo largo de estos dos primeros años de funcionamiento.

---

(78) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 316, n.º 288.

(79) A.G.S. Guerra antigua. Leg. 341, n.º 282.

## ANEXO I

EFFECTIVOS DE LA ARMADA CON BASE EN FERROL EN 20 DE  
FEBRERO DE 1590

1.—Galeones de Portugal:	N.º de marineros	Total
<i>San Martín</i>	70	
<i>San Cristóbal</i>	34	
<i>Santiago</i>	26	
<i>San Bernardo</i>	18	148
2.—Galeones de la Corona de Castilla del cargo de Álvaro Flores:		
<i>San Cristóbal</i>	59	
<i>San Medel y San Celedón</i>	34	
<i>San Pedro</i>	43	
<i>San Juan Bautista</i>	27	
<i>San Juan</i>	36	
La nave <i>Santa Catalina</i>	25	
La nave <i>Begoña</i>	44	
<i>San Felipe y Santiago</i>	35	
<i>Santa Ana</i>	32	
<i>La Ascensión</i>	40	
<i>Santiago el Mayor</i>	39	414
3.—Dos galeazas y dos navíos de S.M.:		
Galeaza patrona <i>La Napolitana</i>	120	
Galeaza <i>Zúñiga</i>	77	
Navío <i>La Caridad</i> , inglesa	38	
Navío <i>San Andrés</i> , escocés	32	267
4.—Naves particulares que están al ser- vicio de S.M.:		
Galeón del Duque de Florencia	58	
La nao <i>Ntra. Sra. de Begoña</i>	27	
La nao <i>Santa Catalina</i>	40	
La nao <i>Santa María del Juncal</i>	48	
La nao <i>San Juan Bautista</i>	35	
La nao <i>La Asunción</i>	29	

	N.º de marineros	Total
La nao <i>Santa María de Montemolín</i>	13	
La nao <i>La Manuela</i>	13	26
5.—Pataches:		
<i>El Santo Crucifijo de Burgos</i>	23	
<i>San Jerónimo</i>	12	
<i>Ntra. Sra. de Guadalupe</i>	13	
<i>La Concepción</i>	14	
<i>Ntra. Sra. de Gracia</i>	17	
<i>Ntra. Sra. del Puerto</i>	18	
<i>San Bernabé</i>	17	
<i>La Ascensión</i>	13	127
6.—Zabras:		
<i>Ntra. Sra. de Gracia</i>	14	
<i>Santa Ana</i>	9	
<i>Santa Catalina</i>	14	
<i>Ntra. Sra. de la Concepción</i>	19	
<i>La Magdalena</i>	10	
<i>La Trinidad</i>	18	
<i>San Juan</i>	13	
<i>Ntra. Sra. de Guadalupe</i>	9	
<i>La Esperanza</i>	11	
<i>San Andrés</i>	19	
Dos falúas	10	146
Sumario:		
Galeones de Portugal	148	
Galeones de Castilla	414	
Galezas y naves de S.M.	267	
Naves de particulares	263	
Pataches	127	
Zabras	146	
Rescatados de Inglaterra	150	
Entretenidos	34	
Artillería de campaña	48	
Personal del hospital	19	
Ministros y oficiales de Justicia	5	
Capitanes de 11 navíos	11	1.632

ANEXO II

PERSONAL DEL HOSPITAL EN DICIEMBRE DE 1589

Administrador:	P. Manuel Lobo de Andrada.
Religiosos:	P. Fray Pedro Lozano, cura mayor. Ldo. Espinosa, confesor. Ldo. Domingo Cuéllar, confesor (01-10-89). Ldo. Pedro de Salinas, confesor (01-08-89). 10 r.
Médicos:	Dr. Martínez, protomédico. Dr. Antonio Pérez, cirujano mayor. Ldo. Ancona, médico y cirujano.
Cirujanos:	Ldo. Fco. de Salazar. Ldo. Pablo de Cuevas Juan de Montoya
Oficiales:	Pedro Ramos de Ontiveros, mayordomo (15-01-89). Diego de Espejo, veedor. Juan de Guevara, escribano. Francisco de Alvia, guardarropa. Juan de Virueba, comprador.
Barberos:	Alfonso González, barbero mayor. Fco. Pérez.
Cocineros:	Alonso García Fco. Navarro, ayudante de cocinero.

ANEXO III

PERSONAL DEL HOSPITAL EN 4 DE JUNIO DE 1590

Administrador G.:	Dr. Manso.
Administrador:	P. Manuel Lobo de Andrada.
Cura:	P. Fray Pedro Lozano (enfermo en Betanzos).
Confesores:	Ldo. Espinosa. Ldo. Domingo Cuéllar. Ldo. Pedro de Salinas. Ldo. Pedro Álvarez Lobo (01-05-1590).
Capellanes:	Don Angelo, italiano. Dos frailes capuchinos italianos (06-04-1590). Don Agustín Basilio (04-05-1590). Don Octavio Tenturelo? (07-03-1590).
Médicos:	Dr. Martínez, protomédico. Dr. Antonio Pérez, cirujano mayor. Ldo. Ancona, médico y cirujano.
Cirujanos:	Ldo. Fco. de Salazar. Ldo. Pablo de Cuevas. Juan de Montoya. Cristóbal Sánchez (en los pataches). Fabricio Veintemillas. Pedro Hernández (ayudante del Dr. Antonio Pérez)
Oficiales:	Pedro Ramos de Ontiveros, mayordomo. Diego de Espejo, veedor. Juan de Guevara, escribano. Pedro Sánchez, guardarropa (01-02-1590). Juan de Corueba, comprador. Sebastián Alonso, dietero. Cristóbal de Castañeda, alguacil (10-03-1590).
Boticarios:	Pedro Xuárez, boticario mayor. Gaspar de Vega, oficial. Martín González, oficial.

EL HOSPITAL NAVAL DE EL FERROL EN 1589

Barberos:

Alfonso González, barbero mayor.  
Francisco Pérez.  
Pompeo Sierra (1-04-1590).

Cocineros:

Alonso García.  
Marcos Martín (01-04-1590).  
Francisco Navarro, ayudante de cocinero.

Hermanos de  
Obregón:

Hmno. Juan Rodríguez, enfermero mayor.  
Hmno. Juan Martínez (ido 14-05-1590).  
Hmno. Pedro de Santamaría.  
Hmno. Miguel de Castro.  
Hmno. Pascual Mariscal.  
Hmno. Juan Antonio.  
Hmno. Pedro de Mercado.  
Hmno. Cristóbal Díez (01-05-1590).  
Hmno. Juan... (25-03-1590).  
Hmno. Jaime Márquez (25-03-1590).  
Hmno. Sebastián Vela (25-03-1590).

Los que vinieron  
de Inglaterra:

Hmno. Gregorio (Juan de Dios) (*S. Pedro el Mayor*).  
Hmno. Navarro (id.) (*Ntra. Sra. Rosario de Valdés*).  
Domingo Fernández (ayte. de cocina) (ido 23-05-1590)  
(*S. Pedro el Mayor*).  
Juan Calderón, ayte. de boticario (ido 15-05-1590)  
(*S. Pedro el Mayor*).  
Jusepe Batalla, enfermero (*S. Pedro el Mayor*).  
Juán Sánchez, barbero (ido 01-05-1590).  
Dos lavaderos.  
Francisco Pérez, criado del administrador Lobo.  
Martín de Candanes, criado del administrador Lobo.  
Francisco..., ayudante de enfermero.  
Cristóbal Díaz, ayudante de enfermero (01-04-1590),  
el 1 de mayo se hizo Hermano.  
Gaspar.  
Dos criados del administrador general.

## ANEXO IV

RELACIÓN DEL DINERO GASTADO EL HOSPITAL DE FERROL  
ENTRE 8 DE OCTUBRE DE 1589 y 27 DE JUNIO DE 1591

1.—Dinero entregado a los mayordomos para el gasto diario.

Fecha	Cantidad
31-10-1589	4.000 reales
30-11-1589	3.500
30-12-1589	2.000
16-01-1590	2.500
23-02-1590	2.000
14-03-1590	3.000
28-03-1590	4.000
07-04-1590	2.000
21-04-1590	3.000
04-05-1590	2.000
14-05-1590	2.000
24-05-1590	3.000
15-06-1590	4.000
03-07-1590	5.000
24-07-1590	4.000
09-08-1590	5.000
20-08-1590	5.000
31-08-1590	6.000
10-09-1590	6.000
22-09-1590	6.000
25-09-1590	400
15-10-1590	6.000
29-10-1590	4.000
08-11-1590	4.000
26-11-1590	4.000
20-03-1591	20.000
11-04-1591	15.000
04-05-1591	6.000
14-05-1591	20.000
01-06-1591	7.000

## 2.—Dietas.

Efecto	Cantidad	Precio/unidad	Total
Bizcocho blanco .	6 quintales	70 reales	420 reales
Vino .....	110 pipas	180 reales	19.800 reales
Carnero .....	34.980 libras	15 mvs.	15.432 reales
Carneros en pié .	239 libras	7 reales	1.673 reales
Carne de vaca ...	1.310 libras	9 mvs.	346 reales
Tocino .....	12 arrobas	12,5 reales	150 reales
Garbanzos .....	2 fanegas	36 reales	72 reales
Habas .....	1 fanega	12 reales	12 reales
Aceite .....	133 arrobas	18 reales	2.394 reales
Vinagre .....	186 arrobas	4 reales	744 reales
Miel .....	1 arroba (141)	30 reales	30 reales
Azúcar en pan ...	145 arrobas (191)	72,5 reales	9.110 reales
Azúcar en pan ...	40 arrobas	75 reales	3.000 reales
Azúcar en polvo .	24 arrobas	50 reales	1.200 reales
Mermelada .....	44 arrobas	50 reales	2.200 reales
Calabazate .....	14 libras (91)	75 reales	1.077 reales
Pasas .....	446 arrobas	25 reales	11.150 reales
Almendras .....	56 arrobas (321)	50 reales	2.862 reales
Ciruelas pasas ...	337 arrobas	21 reales	8.425 reales
Ciruelas pasas ...	1 arroba	36 reales	36 reales
Ciruelas pasas ...	9.196 libras	1,25 reales	11.496 reales
Confitura .....	2 arrobas	60 reales	120 reales
Harina de trigo ..	350 arrobas	5 reales	1.750 reales

## 3.—Camas y equipos

Efecto	Cantidad	Precio/unidad	Total
Camas de ropa .....	102 unidades	130 reales	13.160 reales
Sábanas .....	393 unidades	18 reales	7.074 »
Sábanas .....	338 unidades	18 reales	6.084 »
Traveseros de cama ..	216 unidades	5,5 reales	1.188 »
Servilletas .....	202 unidades	4 reales	808 »
Anjeo para jergones .	600 varas	1,5 reales	900 »
Herbaje blanco para mantas .....	1.125,5 varas	2,5 reales	2.762 »
Frazadas listadas ....	107 unidades	19 reales	2.033 »
Pontones de madera para camas .....	40 unidades	3 reales	120 »
Tablas de castaño pa- ra las camas .....	65 unidades	1 real	65 »
Clavos .....	3.100 unidades	0.020 reales	62 »
Cáñamo para calafa- tear junturas .....	4 arrobas	18 reales	72 »

## 4.—Material de enfermería, cocina y comedor.

Efecto	Cantidad	Precio/unidad	Total
Orinales de vidrio con sus bajeras de esparto .....	28 unidades	1,5 reales	42 reales
Servidores de barro ..	74 unidades	2 reales	148 reales
Ollas de barro .....	192 unidades	0,5 reales	96 reales
Jarros de barro .....	50 unidades	0,5 reales	25 reales
Escudillas de barro ...	198 unidades	8 mvs.	48 reales
Platos de madera .....	250 unidades	0,16 reales	40 reales
Escudillas de madera .	350 unidades	0,16 reales	56 reales
Balanzas de cobre con sus pesas de yerro .	2 unidades	15 reales	30 reales
Jarcias para las balanzas .....	6 libras		4 reales
Lampiones .....	6 unidades	1 real	6 reales
Velas de sebo .....	1 arroba	25 reales	25 reales
Barriles de agua .....	6 unidades	6 reales	36 reales
Lanternas .....	4 unidades	2 reales	8 reales
Peso de hierro .....	1 unidad	8 reales	8 reales
Ollas vidriadas .....	50 unidades	2 reales	100 reales

## 5.—Medicinas adquiridas.

Fecha pago	Ciudad	procedencia	Importe
19-06-1590	Santiago de Compostela .....		1.347 reales
19-06-1590	Santiago de Compostela .....		2.052 reales
18-07-1590	Medina de Rioseco .....		2.529 reales
30-07-1590	Medina de Rioseco .....		15.487 reales
09-08-1590	Pontevedra .....		11.041 reales
09-08-1590	Medina del Campo .....		3.941 reales
13-08-1590	Betanzos .....		4.799 reales
	Drogas, medicinas y vasijas que entrega de las suyas Pedro Xuárez .....		12.407 reales

## 6.—Efectos en poder del tenedor de bastimentos.

Efecto	Cantidad	Precio/unidad	Total
Azúcar en pan .....	16 arrobas	75 reales	1.200 reales
Azúcar en polvo .....	8 arrobas	50 reales	400 reales
Mermelada .....	8 arrobas	50 reales	400 reales
Almendras .....	6 arrobas	50 reales	300 reales
Pasas .....	30 arrobas	25 reales	750 reales
Camisas .....	959 unidades	8 reales	7.672 reales
Frazadas de lana .....	10 unidades	19 reales	190 reales
Sábanas .....	200 unidades	18 reales	4.554 reales
Traveseros de lienzo .	210 unidades	5,5 reales	1.155 reales
Servilletas de lienzo ..	170 unidades	4 reales	680 reales

## DOCUMENTO

Presentamos en esta ocasión un plano de la ciudad de Lima, cuyo título, situado en el ángulo inferior izquierdo, es el siguiente: *Lima, ciudad de los Reyes, Corte y Emporio del Imperio Peruano, murada según la Arquitectura Militar y planta moderna, tiene de circunvalación nueve millas, en que no se comprenden los arrabales.*

Se trata de un grabado sobre papel de 411 × 540 mm., que sin duda ha sido extraído de un libro, pues conserva las típicas señales de haber estado plegado.

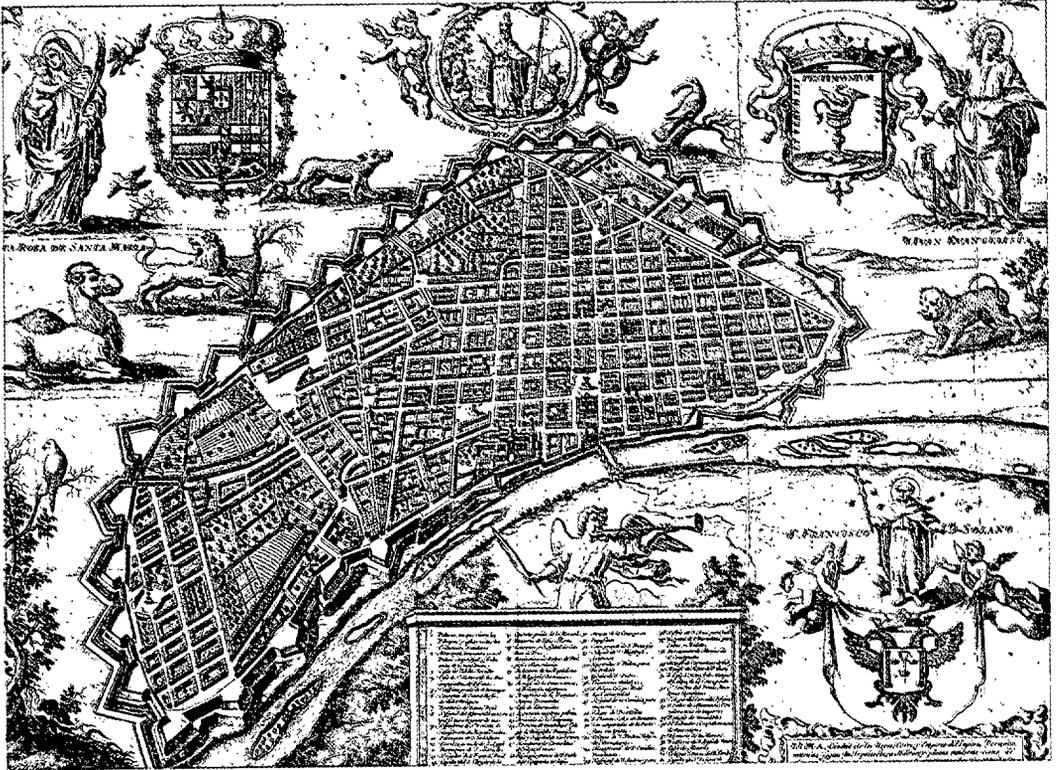
En el centro aparece la ciudad de Lima y en los laterales figuras de animales y santos.

En el ángulo inferior izquierdo encontramos el nombre del autor: *Joseph Mulder fecit.*

Joseph Mulder es un grabador de Amsterdam, discípulo de Hendrik Bogaart. Sus trabajos datan desde 1694 hasta 1737.

La famosa muralla de Lima, construida de 1641 a 1647, aparece bien dibujada, pero sin explicaciones toponímicas, esto y la profundidad de las representaciones religiosas, ya que toda la clave toponímica está referida a los conventos, iglesias y fundaciones de distintas órdenes, nos lleva a considerar este interesante grabado como ilustración de alguna obra religiosa.

Este plano se encuentra en el Museo Naval de Madrid. Sección de Cartografía.



# NOTICIAS GENERALES

Lola HIGUERAS RODRÍGUEZ

## CURSOS Y CONFERENCIAS

1991-marzo 12 a abril 25. Madrid.

Ciclo de conferencias sobre Arqueología Naval organizado por la Comisión Nacional Quinto Centenario.

Lugar: Asociación de la Prensa de Madrid. Claudio Coello, 98. 28006 Madrid.

1991-agosto 12 a 18. Amsterdam (Holanda).

*Emerging Maritime Cultural Heritage*. Curso cuyo propósito será difundir los fundamentos de la Arqueología subacuática y proporcionar conocimientos sobre aspectos notables de investigación arqueológica submarina.

Las conferencias, seminarios y excursiones darán una visión general sobre todo el proceso de la investigación arqueológica subacuática.

Para más información, escribir a: Amsterdam Summer University, P. O. Box 53066; 1007 RB Amsterdam (Holanda). Tno. 31.20.200.225.

## CONGRESOS Y SIMPOSIOS

1991-mayo-junio. Middelburg.

*Privateering and Piracy in an International Perspective, 1750-1850*. Información: Dr. J. A. de Moor. Universidad de Leiden, Postbus 9515, 2300 RA Leiden.

1991-agosto 23 a 25. Esbjerg (Dinamarca).

Conferencia de la «North Sea Society». Información: Dr. Paul Holm. Fiskeriøg Sjøfartsmuseet, DK. 6710. Esbjerg.

1991-agosto 29 al 31. New York (Estados Unidos).

Reunión anual del International Congress of Maritime Museums.

Para más información, escribir a Paula Mayo. ICMC Conference. South Street Seaport Museum. 207 Front Street. New York, N. Y. 10038.

*NOTICIAS GENERALES*

1991-septiembre 2 al 4. Roskilde (Dinamarca).

6.º Simposio Internacional sobre Arqueología Naval.  
Habrá dos temas en este simposio:

- Puntos críticos de las tradiciones de construcción naval.
- Características funcionales.

Las sesiones tendrán lugar en Roskilde Hojskole y en el Museo del barco vikingo. Habrá excursiones de todo el día en varios barcos-réplica. El número máximo de participantes será de 100 y el lenguaje oficial será el inglés.

El precio de la conferencia será de 3000 Dkr. (incluyendo alojamiento, manutención y excursiones).

Para más información, escribir a:

Secretaría de ISBA 6  
The Viking Ship Museum  
DK. 4000  
Roskilde.  
Denmark.

1992-agosto 11 al 15. Liverpool.

15.ª Conferencia Internacional de Cartografía.  
Escribir a I. D. Kember, Organising Secretary,  
16 Highlands,  
Taunton,  
Somerset, TA1 4HP  
Inglaterra.

Conference Services Limited,  
Congress House,  
55 New Covendish street.  
London, W1M 7RE  
Inglaterra.

1991-septiembre 23 a octubre 1. Bournemouth (Inglaterra).

10.º Simposio de Historia Naval. Para más información, escribir al profesor Jack Sweetman, History Department, U.S. Naval Academy, Annapolis, Maryland 21402. 55044 USA.

1991-septiembre 11 al 13. Annapolis. Maryland.

International Conference of Maritime History. Información y propuestas:  
Profesor Lewis R. Fischer. Maritime Research Unit. Memorial University of Newfoundland. St. Johns, Newfoundland, Canada A1C 5S7.

1992-octubre 7 al 10. Virginia (U.S.A.).

Conferencia internacional sobre el 5.º Centenario Colombino, que tendrá lugar en el Christopher Newport College y el Mariner's Museum de Virginia.

Aquellos que deseen participar podrán enviar trabajos originales sobre los siguientes temas: Colón y su mundo, temas marítimos de los siglos XIV y XVI (construcción naval, navegación, vida a bordo, etc.); etnografía y etnohistoria de Norteamérica en el siglo XVI.

Se deberá enviar un resumen del trabajo de 100 a 200 palabras antes de octubre de 1991.

Dirigir la correspondencia a:

Tim Margan  
Program Chair.  
Columbus Quincentenary Conference  
Christopher Newport College  
Newport Meus  
Virginia.  
23606-2988.

1992-otoño. Amsterdam/Rotterdam.

*European Traditional Craft Symposium.* Sinposio de las asociaciones y sociedades europeas que reúnen a dueños de embarcaciones tradicionales e históricas. Para más información, escribir a Willem Morzer Bruyns. Rijksmuseum. Kattenburgerplein 1, 1018 KK Amsterdam.

Especialmente dirigido a dueños de embarcaciones tradicionales, ya sean individuos o instituciones.

## EXPOSICION

1991-febrero 14 a noviembre 16. Portland, Or. (Estados Unidos).

«Northern Mystery: Spain's Maritime Exploration of the Northwest Coast of America.

Lugar: Oregon Historical Society Museum.

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

María Pilar SAN PÍO

## **La División de Geografía y Mapas de la Biblioteca del Congreso de Washington.**

*The Geography and Map Division of the Library of Congress* es un centro dedicado a proporcionar información geográfica y cartográfica de todo el mundo al Congreso de los Estados Unidos y demás instituciones oficiales americanas, en primer lugar, y a la comunidad científica y resto del público. Es la más extensa colección cartográfica del mundo, pues cuenta con cerca de cuatro millones de mapas, 51.000 atlas y 8.000 títulos de referencia. En este centro se guardan también 350 globos terrestres y celestes, 2.000 maquetas tridimensionales y otra larga serie de materiales cartográficos en otros formatos.

Los mapas y atlas fueron adquiridos en la época de la fundación de la Biblioteca del Congreso, año de 1800, pero fue en 1897, durante la instalación definitiva en el actual edificio, cuando se produjo la separación de la sección de cartografía del resto de la biblioteca y su consiguiente enriquecimiento de fondos. Anualmente se produce un incremento de un promedio de 50.000 mapas y 1.000 atlas por medio del depósito legal y de distintos organismos de la administración. Los mapas extranjeros son adquiridos por intercambio o compra y si son muy raros o valiosos por medio de donaciones desinteresadas de fundaciones y ciudadanos particulares.

Entre las colecciones más importantes de mapas podemos citar la de cartas portulanas de los siglos XIV al XVII, dibujadas sobre pergamino por cartógrafos italianos, portugueses y españoles. La colección de atlas, desde la primera edición de la Geografía de Ptolomeo, se extiende a través de los cinco continentes y abarca todos los períodos. Los planos de ciudades de USA y de mapas de la guerra de Secesión norteamericana constituyen otra colección de elevado interés. Junto con las colecciones de mapas históricos, la División de Geografía y Mapas guarda también fotografías aéreas y otras tomadas por satélite de la administración espacial.

Los servicios de referencia sirven primordialmente al Congreso y resto de los organismos de la Administración, pero está igualmente a disposición del público en el propio departamento, así como también por teléfono o correspondencia. Aunque no hay un catálogo general de todos los fondos, sí hay catálogos parciales de las distintas colecciones así como bibliografías y listas cartográficas.

La dirección: Geography and Map Division. James Madison Memorial Building, Room LM B01, 101 Independence Ave., SE. Washington DC 20540. Horas de servicio: de lunes a viernes, 8.30-5 p. m., sábados de 8.30-12.30 p. m.

# RECENSIONES

MARTÍNEZ CERRO, Manuel: *El Servicio Farmacéutico de la Armada: Su vinculación histórica y aportación a la vida hospitalaria (1814-1936)*. Colección *Hombres, Hechos e Ideas*. Editorial Naval. Madrid, 1990.

De toda la variada gama de los Cuerpos Patentados de la Armada, quizá sea el la Sección de Farmacia del Cuerpo de Sanidad de la Armada —y no lo digo en absoluto en términos peyorativos—, el que menos tinta ha movido a su favor. Cuerpo mínimo, sencillo y laborioso, no ha llamado en demasía la atención de los historiadores.

Sin embargo, y como un revulsivo a tanto silencio humilde, Manuel Martínez Cerro, teniente coronel farmacéutico y doctor en Historia de la Farmacia, nos sorprende con *El Servicio Farmacéutico de la Armada: Su vinculación histórica y aportación a la vida hospitalaria (1814-1836)*, libro sugestivo y sugerente, en el que hace un completísimo estudio de las vicisitudes y avatares del Cuerpo de Farmacia de la Armada, desde los entrañables boticarios decimonónicos a las nuevas promociones formadas con arreglo a las más modernas técnicas. Toda una trayectoria orgánica y personal magníficamente entramada y enriquecida con aportaciones documentales de primera mano. Pero con todo este mérito acumulado, quizá la mayor virtud del libro, muy estimable para el lector, sea la amenidad, soltura y buen estilo con que ha sido escrito, y que lo hacen recomendable para iniciados y profanos.

Martínez Cerro penetra en un mundo de retortas y almireces donde se generaban mágicas tinturas y ungüentos de románticos nombres, como láudano, quinina, ratania...; pero al mismo tiempo nos descubre una admirable planificación orgánica, que ha sobrevivido hasta los días presentes, con una intensiva preocupación biográfica de los hombres y nombres que hicieron historia en el marco de la farmacopea naval.

Cuando la ardua tarea del investigador engrana y combina plenamente con el buen oficio del relator, el fruto de tal ensamblamiento tiene por fuerza que ser excelente. Y de ello hay amplia constancia en el libro de Martínez Cerro, publicado en la solvente colección *Hombres, Hechos e Ideas*, de la Editorial Naval, que con este nuevo título se apunta un indudable éxito, tanto en alcance como en contenido.

J. C. P.

GUILLÉN, Julio F.: *El primer viaje de Cristóbal Colón*. Editorial Naval. 2.<sup>a</sup> edición, mayo 1990.

La Editorial Naval, en su colección *Hombres, Hechos e Ideas* reedita la poco conocida obra del que fue director del Museo Naval y miembro de las Reales Academias de la Cultura y Española de la Lengua, el almirante Julio F. Guillén, escrita en 1943.

A fuer de agradecidos, no nos debe pasar desapercibido el esfuerzo realizado por la Editorial Naval, bajo la experta dirección del coronel Ocampo Aneiros, en la línea de publicar obras de interés marítimo. Son muchas las obras editadas los últimos años y todas ellas de gran calidad. Destaca entre sus éxitos la colección sobre la *Gran Armada*.

Julio F. Gullén Tato, alicantino, ingresó en la Escuela Naval en 1913, fue aviador naval de los primeros tiempos, es decir, en aquellos de los globos; tras los correspondientes años embarcado, descubrió que su verdadera vocación era la historia naval y se dedicó plenamente a ella hasta su fallecimiento en Madrid en 1973. Fue escritor fértil, agudo y también irónico e ingenioso, que preparó esta obra por encargo del Instituto Histórico de la Marina para conmemorar el noveno cincuentenario de la salida de las carabelas.

Como es sabido, tanto el diario de Colón, como las copias que existían de él, han desaparecido y sólo es conocido en la actualidad un extracto del mismo que hizo en su día el célebre fray Bartolomé de las Casas, lo cual ha hecho que eruditos de todo el mundo los hayan analizado y elaborado su particular interpretación de lo sucedido. Recuérdese que hay polémica sobre aspectos fundamentales, tales como las características de las carabelas y, también, sobre cuál fue realmente la isla que vio Colón por primera vez.

La aportación de Julio F. Guillén consiste en acotar el texto con comentarios lúcidos, aclaratorios las más de las veces. También existen dibujos, que son, dentro de cierta ingenuidad, muy interesantes. Quizá lo más logrado sean las glosas que hace Guillén al léxico marinero del diario.

Antonio DE LA VEGA BLASCO

