

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XV

1997

Núm. 58

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, José Ignacio González-Aller Hierro, contralmirante.

Vicepresidente y Director: José Cervera Pery, coronel auditor. Periodista.

Vocales: Fernando González de Canales y López Obrero, Secretario General del Instituto de Historia y Cultura Naval; Manuel Martínez Cerro, Jefe del Departamento de Cultura del Instituto de Historia y Cultura Naval; Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, de la Comisión Española de Historia Marítima.

Redacción, Difusión y Distribución: Isabel Hernández Sanz, Ana Berenguer Berenguer.

Administración: Juan M. Gamundi Fernández, comandante de Intendencia de la Armada.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre 1997.
Precio del ejemplar suelto: 650 pesetas.

Suscripción anual:

España y Portugal: 2.600 pesetas.
Resto del mundo: 4.000 pesetas.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 076-97-018-5.

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	5
<i>El catedrático Severo Catalina, ministro de Marina de buen recuerdo</i> , por José Cervera Pery	7
<i>Geografía conflictiva en la expansión marítima luso-española. (Siglo XVI)</i> , por Eduardo Trueba y José Llavador	19
<i>Un aspecto militar de la religión romana: «los ritos de purificación» de la Marina de guerra</i> , por Sabino Perea Yébenes.....	39
<i>¿Quién decidió el desembarco del capitán Bayo en las Baleares?</i> , por José Luis Infiesta Pérez	55
<i>Alusión histórica a la Virgen del Carmen como patrona de navegantes. (1623)</i> , por Balbino Velasco	73
<i>La historia vivida: Alejandro Lallemand, un médico del 98</i>	79
<i>Documento: Proceso por la pérdida de La Habana (1792)</i>	91
<i>La Historia Marítima en el mundo: Construcción de un velero histórico</i> , por José Antonio Ocampo Aneiros	95
<i>Noticias Generales</i>	97
<i>Recensiones</i>	103



COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Cervera Pery es coronel auditor y periodista. Diplomado en Tecnología de la Información y en Derecho Internacional. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y de numerosas Academias hispanoamericanas y autor de una serie de libros de historia naval. Conferenciante y articulista. Premio «Santa Cruz de Marcenado» del Ministerio de Defensa. Actual director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Eduardo Trueba es un investigador sevillano centrado en la historia jurídico-marítima de los enlaces entre su ciudad y América. Colaborador en la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, autor de los libros *Sevilla Tribunal de Océanos* y *Sevilla Marítima*. Su contacto con el mar se debe, tanto a las singladuras deportivas como a los años de trabajo en la gestión marítima. Una buena formación jurídica completa el perfil de este autor que ya cuenta con bastantes años de lectura documental en el Archivo General de Indias de Sevilla.

José Llavador nace en Bocairente (Valencia), pasando a la capital en donde estudia las licenciaturas de Filosofía y Letras (Sección de Historia) y de Derecho. Obtiene una beca de la Junta de Ampliación de Estudios, por lo que se traslada a Sevilla, donde se doctora en Historia. Es profesor de Segunda Enseñanza, ocupando las cátedras en los Institutos de Valdepeñas y Sevilla y en la Universidad de Sevilla hasta su jubilación. Asiste diariamente, desde hace muchos años, a la sala de investigación en el Archivo General de Indias de Sevilla. Publica la *Gobernación de Venezuela en el siglo XVII, La parte paleográfica de los Pleitos Colombinos, Mapas y planos de Venezuela, siglos XVI, XVII y XVIII* y *Philippines under Spain, siglos XVI y XVII*.

Sabino Perea Yébenes es doctor en Historia Antigua por la Universidad Complutense de Madrid. Publica regularmente artículos relacionados con su especialidad en publicaciones nacionales y extranjeras de las que *Hispania Antigua, Gerión, Habis, Latomus* son sólo un ejemplo.

José Luis Infiesta Pérez es médico y ha venido firmando sus trabajos con el seudónimo de «Alcofar Nassaes». Colaborador del Centro de Historia Contemporánea de Cataluña y encargado de su archivo gráfico. Publicista naval e investigador tenaz, se ha dedicado al estudio de la Guerra Civil española, 1936-1939, especialmente a sus aspectos menos conocidos, aquellos en los que intervinieron personas y fuerzas extranjeras. Ha publicado numerosos libros y artículos sobre la materia y colabora con asiduidad con la *Revista de Historia y Vida*, entre otras publicaciones, de la que es consejero de redacción.

Balbino Velasco Bayón, natural de Lovingos (Segovia). Carmelita. Doctor en Filosofía y Letras. Académico de la Real Academia de la Historia. Autor de numerosos trabajos relacionados con la Historia y el Arte.

NOTA EDITORIAL

Paso a paso la REVISTA DE HISTORIA NAVAL camina ya hacia el número 60. Parece que fue ayer cuando conmemorábamos su cincuentenario con alegría esperanzada, y ya le han seguido aguas ocho números más, lo que denota que se sigue navegando y se navega bien.

Un catedrático de hebreo, nombrado ministro de Marina, dejó sin embargo un buen recuerdo en la institución. Éste es el trabajo que abre el número de la REVISTA, para enfrentarse de inmediato con la *Geografía conflictiva de la expansión marítima luso-española en el siglo XVI*, de Eduardo Trueba y José Llavador; todavía más en el pasado y en otro escenario, la interesante aportación de Sabino Perea Yébenes sobre los ritos de purificación de la Marina de guerra romana.

La última guerra española naval en el mar sigue concitando aún la atención de los historiadores, y así el episodio del desembarco del capitán Bayo en Mallorca es estudiado por José Luis Infiesta, desde el punto de vista de su decisión, cerrando el tema de los estudios una alusión histórica a la Virgen del Carmen como patrona de navegantes en 1623, de Balbino Velasco.

Próximo ya el 98, del que tanto habrá que revisar, la «Historia Vivida» contempla la figura de Alejandro Lallemand, médico en Cuba, y el «Documento», circunscrito también a la capital de la isla, nos sitúa en la pérdida de La Habana en 1792.

Los espacios habituales de la «Historia Marítima en el Mundo», las «Noticias generales» y las «Recensiones», mantienen la atención informativa en los aspectos más sustanciales de estas temáticas, tan familiares para nuestros lectores y suscriptores.

EL CATEDRÁTICO

SEVERO CATALINA, MINISTRO DE MARINA DE BUEN RECUERDO

José CERVERA PERY
Director de la Revista de Historia Naval

Un ministro poco común

Dos meses y un día duró el paso del catedrático de Hebreo, académico de la Lengua y político conservador don Severo Catalina del Amo por el Ministerio de Marina, y sorprende que en tan poco tiempo de gestión pudiese contar tantos afectos y gratitudes como las que logró allegar, con pliegos de firma de casi el total de la Armada, sobre todo después de la larguísima sesión del Congreso de los Diputados del 3 de abril de 1868, en que bajo la presidencia del conde de San Luis se aprobaron los presupuestos de Marina tras un encendido y vibrante discurso de don Severo.

Merece la pena, por tanto, la revisión testimonial de aquel corto mandato que logró aunar tantas voluntades en una época en que la Marina no pasaba por su mejor momento, extinguidas ya las luminarias de las campañas exteriores y la vuelta al mundo de la fragata *Numancia*, que tantos ecos triunfales despertaron en los oídos españoles.

Severo Catalina del Amo había nacido en Cuenca en 1832 y se dio a conocer como periodista, primero en su ciudad natal y más tarde en Madrid. Cursó la carrera de Filosofía y Letras en dicha capital, en la que se doctoró y en cuya Universidad Central ganó la cátedra de Lengua Hebrea. Su carrera política fue rápida y brillante. Diputado a Cortes en varias legislaturas, director de Registros y de Instrucción Pública, fue ministro de Marina y de Fomento en los últimos gobiernos de Isabel II, a la que siempre fue fiel, siendo el autor del manifiesto que la reina destronada dirigió desde Pau a los españoles después de su extrañamiento. La representó ante la Santa Sede y fue en todo momento consejero de gran influencia y probada lealtad y, lo que es más elogiado, nunca quiso recompensa alguna.

Vuelto a España en 1870, falleció en Madrid al año siguiente, dejando un valioso legado de obras y discursos. Pertenecía a la Real Academia Española desde 1861, y como erudito, su dominio del latín, del hebreo y del árabe le permitió el desarrollo de una profunda labor de investigación y percepción tanto del momento cultural como del político. Poeta del postromanticismo, versificó con lirismo y galanura, y su obra fue también muy estimada en los ambientes culturales de su época. Orador notable y fogoso, hizo gala en todos sus discursos de una atinada observación personal y de enfoque directo en los

temas que afrontaba, lo que motivó en no pocas ocasiones confundir o aturdir a sus replicantes.

Es difícil imaginar que con este currículum —brillantísimo, por supuesto, pero muy ajeno a los avatares y bandazos de la política naval— se pudiera ser un buen ministro de Marina, sobre todo en una época —como escribe Bordejé— «cuya cartera solía adjudicarse por valimientos políticos a personajes ineficaces desconocedores de los problemas navales y marítimos», haciéndose célebre la frase «Yo ministro de lo que sea, aunque sea de Marina». Severo Catalina, sin embargo, fue la excepción de la regla, y a las pruebas me remito.

Una Marina en cuesta abajo

Don Severo Catalina ocupó la cartera de Marina el 13 de febrero de 1868, relevando a don Martín Belda, que la había ocupado desde el 27 de junio de 1867. Este don Martín, calificado de inepto por muchos autores y que también había sido ministro de Fomento en un gabinete de Narváez en 1863, volvió a coger las riendas de la Armada, en relevo a su vez de don Severo, y fue la gota que desbordó el vaso para la adscripción de la Marina a la revolución «gloriosa» de 1868, pues ya el brigadier Topete se encargó de mover los hilos y buscar la regeneración naval, echando borrón y cuenta nueva a la labor del tan, para tantos, nefasto político, que había seguido aguas de otro ministro, Rubalcaba, al que la Marina odiaba por el escaso celo que había puesto en sus intereses. Y es importante consignar este dato, pues los hombres de mar, que habían elogiado públicamente la corta labor desarrollada por Severo Catalina (y las firmas de adhesión lo respaldan), cerraron filas con el brigadier Topete en un movimiento que, aunque tenía mucho más de político que de corporativo, buscaba la «España con honra» salvada de las corruptelas o los desaciertos en los que el ministro Belda había tenido papel predominante.

La Marina de guerra, en los primeros meses del 68 —año que tan decisivamente iba a influir en sus destinos—, no pasaba por buen momento. Desalentada y desmoralizada por un abandono cada vez más notorio, seesteaba entre la indolencia o la rutina. Se habían extinguido los ecos triunfales de la Campaña del Pacífico y toda la nación se movía en un hervidero de pasiones políticas. Las diferencias presupuestarias con la Real Casa o el propio Ministerio de la Guerra creaban un fuerte agravio comparativo y el malestar se extendía a numerosos jefes y oficiales, postergados profesional y políticamente, con olvido de sus méritos en las campañas ultramarinas o de África. Otras cuestiones que también la afectaban, como el proyectado cierre del Colegio Naval de San Fernando decretado por Martín Belda, crearon un mayor descontento y los progresistas, principalmente, aprovecharon tales desaciertos para hacerse con el mayor número de adeptos entre los marinos decepcionados, lo que fue buen caldo de cultivo para los propósitos de Topete de unir la corporación al movimiento revolucionario septembrino. Todo ello tendría su reflejo pocos meses más tarde.

La sesión del Congreso de Diputados del 3 de abril de 1868

El 3 de abril de 1868 comparece ante las Cortes el ministro de Marina, Severo Catalina del Amo, para defender el presupuesto de Marina para el año económico de 1868-1869. Preside el Congreso don José Luis Sartorius, conde de San Luis, y el Gobierno don Luis González Brabo, que ya ha tenido en ese mismo gabinete a Severo Catalina como ministro de Fomento. Claramente se advierte que es una componenda con vista a un mayor reajuste, pues es un trasvase inédito por la disparidad de ambas carteras. Pero no contaban con la honestidad de don Severo, que estudió a fondo el tema y lo traía bien aprendido en su largo y elocuente discurso, que tantas conciencias dormidas despertó de inmediato en los hombres del botón de ancla.

Lógicamente no vamos a reproducir aquí la larguísima perorata del ministro, no exenta del lujo de la retórica de la época, pero expuesta con habilidad y buen sentido, sobre todo en el reconocimiento a la labor de su antecesor —que no podía ser sincera— con elegancia y buen estilo, y así, cuando el presidente le concede la palabra, sus primeras frases son las siguientes:

«Señores Diputados: Obligación es de las más rudimentarias y naturales de un ministro de la Corona el defender y apoyar el presupuesto de su Departamento. Hoy vengo yo a cumplir este deber con tanto mayor gusto cuanto que vengo a apoyar y defender una obra que no me pertenece; una obra que corresponde, salvo ligerísimas modificaciones que en mi concepto la mejoran, a mi digno antecesor y amigo querido el Sr. Belda, a quien con este motivo reitero el testimonio, no de mi afecto, del cual está bien seguro, por más que en su discurso de anoche me tratase con *escasa benevolencia*, sino el testimonio del aprecio general que le han conquistado su inteligente actividad en este Departamento, las reformas que ha llevado a cabo y las ventajas que por ellas ha reportado al Erario».

No era mal comienzo, sobre todo de una elegante generosidad, pues el señor Belda lo había vapuleado duramente en un discurso la noche anterior; pero se metía en un terreno peligroso al expresar que su antecesor en el cargo gozaba del aprecio general. ¡Que se lo preguntaran a Topete y a buena parte de la Marina!

Sigue después con una frase que parece querer justificar su intervención y su presencia:

«Ajeno a la carrera facultativa de los hombres de la mar, sin vestir el honroso uniforme de la Armada, mi voz en favor de sus intereses os parecerá más imparcial; seguro estoy de que habéis de hacer justicia a la nobleza patriótica de mi deseo y la rectitud inquebrantable de mi voluntad».

Y centra después su discurso, como en una especie de lección magistral, formulando sus consideraciones sobre el hecho de que España no sea una nación marítima, a pesar de que tenga un litoral de 550 leguas náuticas, más el archipiélago de Canarias, las posesiones del golfo de Guinea, las magníficas Antillas de Cuba y Puerto Rico y el extenso archipiélago filipino, y que se asoma en el continente de Europa como atalaya colosal de mares inconmensurables.

Y no es marítima una nación que cuenta por hijos suyos a los navegantes más valerosos, a los exploradores más atrevidos; una nación que acogió en su seno a aquel insigne genovés que adivinó un nuevo mundo y llevó sus quillas por mares nunca surcados (y aquí el poeta), «Reportando a Castilla más coronas / que surgieron del puerto carabelas». Hay también referencias directas a los Elcano, Mendaña, Vizcaíno, Churruca, Gravina, Jorge Juan y Navarrete, y a las glorias marítimas en los nombres de La Rochela, Valencia, Algeciras, Sicilia y Nápoles, y en cuyas últimas páginas se reproducen «frescos y verdes todavía los laureles de El Callao». Sigue después textualmente:

«¿Por qué no es marítima una nación que tales condiciones reúne? Yo no os lo sé explicar, Sres. Diputados. Yo no he encontrado explicación que satisfaga, Sres. Diputados. Hay en la fisonomía, hay en el genio de las naciones algo que se parece a la fisonomía y al genio de los individuos; hay facciones del alma que no se prestan ni al colorido ni a la fotografía, que no se pueden copiar ni definir. La nación española, la nación que, como antes os he dicho, por su posición geográfica, por los mares que la circundan, por el genio y valor de sus hijos, por su tradición y su historia, tiene mayores y más altas condiciones de nación marítima, es la única nación de Europa y el Globo en que este concepto *ha venido constantemente contrariando las inclinaciones de su propio ser*».

Y después de este tremendo aserto, que es el que han venido sosteniendo en nuestros días los más ilustres tratadistas y pensadores de nuestro quehacer naval — y sólo he de citar al almirante Álvarez-Arenas, en su espléndido libro *El español ante el mar*—, don Severo Catalina emprende un recorrido por la historia patria enaltecendo, fustigando y reverenciando, pero también poniendo el dedo en la llaga en ese quid misterioso, esa índole antimarítima del pueblo español, que descuidó lo que más trascendencia tenía: la formación de un personal con mentalidad marítima, entregando las naves españolas unas veces a capitanes extranjeros asalariados, a genoveses y paisanos, y otras a aventureros y gente que no podía encontrar tierra adentro el logro de sus ambiciones. Y de leva en leva se vino a convertir la Armada Real en una especie de presidio flotante, o más bien se vaciaron los presidios en los bajeles, y con tal gente y tales elementos, por poderosas que fueran las flotas, por grandioso que fuera el aparato de aquellas quillas que surcaban las aguas del océano, imposible era llegar al resultado apetecido; cada viaje era una tormenta interior, una guerra civil; cada marinero un presidiario, un delincuente, un prófugo, un hombre sacado de la hez de la sociedad.

Duras palabras que le abren el camino adonde quiere llegar:

«La Armada española tripulada por aquella marinería forzada, sin genio militar ni marítimo, sin instrucción ni pericia, peleaba con tripulaciones formadas ya en el estudio de condiciones normales, expertas en el navegar y combatir con hábitos de táctica y disciplina, elementos todos contra los cuales de poco servían la material grandeza y el número de los bajeles españoles».

Es implacable en el exordio. Alusiones a Felipe II y al desastre de la Gran Armada, a don Diego Brochero, a Felipe IV, «en cuyo reinado se formó la mayor escuadra que ha conocido España» y en la que precisamente el exceso de bajeles hacía más deplorable la falta de gentes que los tripulasen. No ha faltado el instinto de la necesidad de una Marina, ni el deseo de los gobiernos de tenerla, ni se han ahorrado sacrificios para agrandarla; lo que ha faltado ha sido siempre personal, ha sido dar consideraciones justas al servicio de la Armada, así en lo facultativo del Cuerpo como en lo puramente militar. Y entran en juego ahora los Patiños y Ensenadas, impulsores de la Marina moderna bajo los auspicios de aquellos excelentes reyes que fueron Felipe V y Fernando VI, con su creación de cuarteles y arsenales y su redacción de las primeras ordenanzas, primera piedra del edificio de las matrículas para el cumplimiento del altísimo fin de la instrucción del personal.

Después de esta toma de posiciones, rotunda e inequívoca, a través de la historia, que ha de servirle de indiscutible soporte para la defensa del presupuesto, entra de lleno en materia con estas terminantes frases:

«Yo he oído con verdadero dolor, a propósito de la discusión del presupuesto que está sometido a vuestra consideración, tachar de excesiva, de exorbitante la cifra de los gastos de Marina. El presupuesto de Marina, Sres. Diputados, representa la más eficaz, la más triste, la más indispensable de las amputaciones de que nos hablaba con su habitual elocuencia el Sr. Nocedal. Gravísima amputación que ha hecho descender el presupuesto de Marina a punto de figurar en la proporción de una vigésima quinta parte del presupuesto general del Estado. ¿Sabéis cuál es la única nación del globo que está en una proporción casi igual a la nuestra con su presupuesto general? El Austria (*sic*), pero el Austria que no tiene costas, tiene un presupuesto extraordinario en el cual están comprendidas las mejoras de la Marina, el fomento de la escuadra.

»Tengo aquí, Sres. Diputados [continúa don Severo], un estado que es curioso, y no os fatigará mucho; contiene y señala la proporción en que está el presupuesto de la Marina en casi todas las naciones que la tienen y el aumento que su presupuesto ha recibido en lo que va del año 1861 al actual.»

Acto seguido se enfrasca en la lectura de cuanto concierne a los aumentos presupuestarios de Austria, Brasil, Dinamarca, Italia, Prusia, Portugal, Rusia, Suecia, Noruega y Turquía, casi todas con buques blindados y casi todas con sus presupuestos navales incrementados y que no bajan de la séptima a la décima parte de sus presupuestos generales. Sólo España se muestra cicatera. Porque, ¿se puede motejar de caro, de exorbitante, el presupuesto de Marina, rebajados de él veinte millones, cuando tantos y tales intereses representan, cuando todavía está armada la escuadra del Pacífico?

MINISTERIO DE MARINA.			CRÉDITOS PRESUPUESTOS.	
Capítulos.	Artículos.	DESIGNACION DE LOS GASTOS.	Por artículos.	Por capítulos.
1.º	{	1.º Sueldo del Ministro.....	12.000	
		2.º Personal de las direcciones, archivo y Secretaría del Ministerio....	113.590	
		3.º ————— de la junta consultiva de la armada.....	32.300	
				157.890
2.º	Unico.	Material de las direcciones, Secretaría y junta consultiva.....	»	30.000
3.º	{	1.º Personal del cuerpo general de la armada.....	285.002	
		2.º ————— de ingenieros.....	58.330	
		3.º ————— de artillería é infantería de Marina.....	358.448	
		4.º ————— de las compañías de inválidos.....	3.929	
		5.º ————— del cuerpo administrativo.....	233.360	
		6.º ————— del de sanidad.....	65.357	
		7.º ————— del eclesiástico.....	27.846	
		8.º ————— del de maquinistas.....	64.695	
		9.º ————— del de contramaestres.....	45.597	
		10.º ————— de jefes y oficiales exentos de servicio.....	218.480	
				1.361.044

Diario de Sesiones de las Cortes, núm. 54, de 3 de abril de 1864.

Se extiende Severo Catalina ahora en consideraciones de menor cuantía: sobre los cabos de mar, que ejercen un cúmulo de funciones interesantes, *v. gr.* policía de costa, como si dijéramos la Guardia Civil de la Marina, que el anterior ministro Belda ha querido suprimir (como tantas otras cosas) de un anti-pático plumazo, y hace una defensa a fondo de estos modestos subalternos; se preocupa de otras gratificaciones, como las del profesorado de guardiamarinas, y justifica los aumentos de los treinta mil duros que suponen, en una rebaja sobre el material. Don Severo continúa incansable, en un quita y pon continuo de lentes y un absorber de azucarillos para alivio de su voz y su garganta, y va a cerrar su larga intervención rebatiendo los ataques de su antecesor, Belda, que dice que a sus reformas «sólo han puesto enmiendas la inteligencia de un señor diputado con quien debatía y la autoridad del señor Catalina». Y Catalina quiere dejar bien sentado qué entiende sobre la autoridad:

«A la autoridad en materia de marina se puede llegar por dos caminos; o naciendo con instinto, con vigor y con arranques de hombres de

mar, educándose en un colegio especial del Cuerpo, haciendo largos viajes de instrucción, mandando primero una corbeta, después una fragata y un navío y dirigiendo después una escuadra y bombardeando El Callao; a esta autoridad no aspiro yo y esta autoridad no puede atribuírmela el Sr. Belda sin dirigirme una ironía cruel, casi casi tan cruel como la hubiera podido dirigirle dos meses antes cualquier Sr. Diputado. Pero también se llega a esa autoridad por otro camino, que es por el camino de aplicar toda actividad del entendimiento, poco o mucho, y toda la energía del corazón y la conciencia para aprender lo que es bueno y lo que es malo, lo que es provechoso y lo que es perjudicial, para tener aquella serenidad elevada que se necesita si se ha de oír a todos y no seguir ciegamente a ninguno, para distinguir cuál es la voz del patriotismo y del interés general y verdadero de aquella otra que puede ser la voz de una clase determinada o de un interés particular y menguado».

Muchos diputados subrayaron las últimas frases con muestras de asentimiento, —«¡muy bien!», «¡bravo!»—, por lo que, animado por el ambiente, don Severo continuó:

«Conste, Sres., que el presupuesto de Marina está valientemente castigado. No vengo a reclamar que vosotros votéis mayores sumas, pero quisiera yo inspirar perfectamente en vuestro corazón el sentimiento de la verdadera pena y lástima por no poder emplear más.

»Yo no tengo duda, Sres. Diputados, que si otra fuera la situación del Tesoro; si hubiera medios razonables y posibles de proporcionar fondos para ese servicio [se refiere a la construcción de una nueva escuadra] os apresurariais a votarlos, a concederlos, porque esto supone grandes ventajas, supone beneficios incalculables para el comercio, para la industria, para los altos intereses de la nación».

Como algunos diputados se removían inquietos en sus asientos y el señor Martín Belda hacía gestos no interpretables, Catalina del Amo fue rotundo en sus últimas palabras:

«Es preciso convencerse de que la Marina de guerra, acercando nuestro pabellón a tierras extrañas, aumenta la consideración; que aumentando la consideración produce amistad; que la amistad da de sí los tratados comerciales, y que los tratados comerciales facilitan el desarrollo de las fuerzas vivas del país. Es preciso convencerse de que en las ideas y en la manera de ser de las sociedades presentes, una embarcación de guerra es considerada como una embajada flotante que lleva a todas partes el nombre y las costumbres y la historia y la grandeza de los pueblos».

Terminado su discurso, el presidente concedió la palabra al señor Balboa para consumir un voto en contra. No he llegado a saber quién era este diputado ni a qué partido pertenecía, pero sí que le honran las palabras que pronunció con cierta emoción contenida:

«Después del elocuente discurso que acaba de pronunciar el Sr. Ministro de Marina, todo lo que pudiera salir de mis labios sería pálido al lado de las elegantes formas y los elevados conceptos de S. S. Por lo tanto renuncio a la palabra».

No habiendo ningún otro diputado que pidiese la palabra en contra, se pasó a la votación por artículos y fueron votados y aprobados en la forma que se expresa.

Los ecos y las firmas

Los ecos del discurso de Severo Catalina llegaron rápidamente a los Departamentos marítimos, de por sí bastante escépticos a creer que alguien se tomase el interés de defenderlos, por lo que de inmediato se recogieron pliegos de firmas de gratitud hacia el ministro, que le fueron remitidos a través de una carta fechada en San Fernando el 7 de abril de 1868 y que textualmente decía:

«Excmo. Sr. Don Severo Catalina, Ministro de Marina.

Muy respetado Señor Ministro:

Lo que Vd. ha hecho ya en favor de la Marina, la cumplida defensa que de ello aparece en el brillante discurso del 3 del actual y lo mucho que en el mismo se revela, desea y piensa llevar a cabo para su desarrollo y prosperidad, nos mueve dirigimos a V. E. ofreciéndole el testimonio de nuestra gratitud juntamente con el de la alta consideración y respeto de SS. SS. y subordinados [y aquí varios pliegos con las firmas de todo el personal de Marina del Departamento]».

Cartagena también se sumó a la adhesión con otra carta análoga, y posiblemente también lo hiciera Ferrol, aunque ésta no he podido encontrarla. Todo parecía, pues, encaminado al logro de mejores días, pero ¡manes políticos! al poco tiempo Severo Catalina era sustituido en la cartera por el odiado Martín Belda... Lo que vino después—Topete y la Gloriosa— ya lo han contado los historiadores.

De todos modos, y a pesar de su corta gestión, el catedrático Severo Catalina fue un ministro de Marina de buen recuerdo.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. CONDE DE SAN LUIS.

SESION DEL VIERNES 3 DE ABRIL DE 1868.

SUMARIO: Se abre la sesion á las dos y cuarto.—Se lee y aprueba el Acta de la anterior.—Pasa á la comision respectiva una exposicion de la junta de comercio de Barcelona, presentada por el Sr. Barnola.—El Sr. Morlano avisa hallarse enfermo.—ORDEN DEL DIA: Se aprueba el dictámen de la comision de Actas admitiendo al Sr. Armero como Diputado por Sevilla.—Queda proclamado como tal.—Continúa la discusion sobre presupuestos, pendiente en el de Marina.—Discurso del Sr. Ministro de Marina.—El Sr. Balboa renuncia la palabra.—Sin más discusion se procede á la votacion por capítulos, aprobándose todos los del presupuesto.—Se pasa á la discusion del presupuesto de Estado.—Discurso del Sr. Muzquiz en contra de la totalidad.—Del Sr. Ministro de Estado.—Rectificaciones de ambos.—No habiendo más discusion, se aprueban todos los capítulos del presupuesto.—Se suspende la discusion.—El Congreso pasa á reunirse en secciones.—Se suspende la sesion á las cinco.—Abierta de nuevo á las nueve y cuarto, se leyó, y anunció se imprimiría y discutiría en su día, el dictámen de la comision de Peticiones desde la número 23 á la 46.—Pasa á la comision de Presupuestos una adiccion al de Fomento para la adquisicion de la Biblioteca de D. Serañ Estébanz Calderon.—Continúa la discusion de presupuestos.—Puesto á debate el del Ministerio de la Guerra, y no habiendo quien pidiese la palabra sobre él, quedan aprobados todos los capítulos.—Se pone á discusion el del Ministerio de Fomento.—Enmienda del Sr. Marqués de Santa Cruz de Inguanzo para que se aumente en el art. 1.º del capítulo 32 la cantidad de 200.000 escudos para las obras del puerto de refugio de Algeciras.—La comision no la admite.—Discurso del señor Marqués de Santa Cruz de Inguanzo en su apoyo.—Contestacion del Sr. Ministro de Fomento.—Rectificacion del Sr. Marqués de Santa Cruz, y retira su enmienda.—Discusion de la totalidad: discurso del Sr. Naranjo, en contra.—Idem del Sr. Ministro de Fomento.—Rectificacion del Sr. Naranjo.—Sin más discusion se aprueban todos los capítulos del presupuesto y su disposicion final, adicionando al art. 1.º del capítulo 21 8.000 escudos para la adquisicion de la biblioteca de D. Serañ Estébanz Calderon.—Se pone á discusion el presupuesto de Hacienda.—No habiendo quien pidiese la palabra, se aprueban todos sus capítulos y disposiciones finales, con dos adiciones para el restablecimiento del juzgado de Jergal y para la indemnizacion por el buque *Queen Victory*.—Se procede á la discusion de las seccion décima, «Gastos afectos al producto de las ventas de bienes nacionales.»—No habiendo quien pidiese la palabra se aprueban todos sus capítulos y la disposicion final de la misma.—A invitacion del Sr. Presidente se acuerda suspender las sesiones de noche.—Orden del día para mañana: Discusion de los dictámenes de peticiones, y nombramiento de la comision mixta sobre instruccion primaria.—Se levanta la sesion á las once.

JOSÉ CERVERA PERY

El Mo. Sr. D. Severo Catalina, Minis-
tro de Marina -

San Fernando, 7 de Abril de 1868 -

Muy respetado Sr. nuestro :
Lo que U. S. ha hecho ya en favor de la Marina, la
cumplida defensa, que de ella aparece en su brillante
discurso en la Sesion del Congreso de 3 del actual, y
lo mucho, que en el mismo se revela el ser y piense
Alonso á cabo para su desarrollo y prosperidad,
nos mueven á dirigirnos á U. S. ofreciéndole el
testimonio de nuestra gratitud, y fundamentalmente con
el de la alta consideracion y respeto de J. P.

J. y Subordinados.

L. B. L. M. de V. E.

M. de S. Torralba

Juan R. B. ...

Asid Duran

Fernando Linares y ...

Cap. L. ...

... del ...

*Coronel
Prifa ...*

Edas Anton

*El Brigadier de Inf. de Ma
Jose de ...*

El ...

*El Capitan
Jose de la Torre*

El ...

Jose ...

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL se encuentra en una fase de reorganización administrativa que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al mismo precio ambas de 650 pesetas el número.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
c/. Juan de Mena, 1, 1.º
28071 Madrid.

GEOGRAFÍA CONFLICTIVA EN LA EXPANSIÓN MARÍTIMA LUSO-ESPAÑOLA. (Siglo XVI)

Eduardo TRUEBA
Investigador naval
José LLAVADOR
Doctor en Historia

Preámbulo

Deseamos aportar con estas páginas una divulgación resumida, cierta y fidedigna del interesante tema que el título refleja, pensando principalmente en el lector general no especialista, carente tal vez del tiempo y ocasiones para acceder a la ingente información documental o bibliográfica dispersa, y recordando también a los jóvenes profesores, a quienes acaso sea útil disponer de una referencia al preparar la correspondiente clase.

Aunque no pretendemos haber «inventado» nada —utilizando el vocablo en su más noble acepción etimológica—, sí nos ha llevado largo tiempo buscar y comprobar en el Archivo General de Indias los importantes documentos que citamos (informes de cosmógrafos y navegantes, por ejemplo de Urdaneta), y proyectarlos sobre las modernas cartas náuticas y planos.

* * *

La proyección atlántica de Portugal y Castilla origina ya desde sus comienzos al punto conflictivo. Los viajes portugueses explorando la costa oeste africana y la Escuela de Sagres, impulsora de estas navegaciones con su actividad científica, consiguen que en 1434 Gil Eanes doble el cabo Bojador y que el avance hacia el Sur se continúe. Ambas potencias marítimas comienzan a discutir.

Las islas de Cabo Verde en 1462 y el golfo de Guinea diez años más tarde (1472), señalarán pronto el principio de las reclamaciones castellanas, al tiempo que los barcos andaluces navegarán desde Palos cada vez con más frecuencia hacia Guinea.

La disputa sobre Canarias se zanjó con la Paz de Alcacovas-Toledo, 1479-1480, en cuya virtud Portugal renuncia a sus pretensiones respecto a este archipiélago a cambio de reconocerle exclusividad sobre Guinea, Madeira y las Azores.

La situación se fue complicando tras haber regresado Colón de su primer viaje. Gestionadas diligentemente por los Reyes Católicos, aparecen las bulas

de Alejandro VI, en el lapso comprendido entre la llegada a España del primer viaje colombino (15-III-1493) y la partida para el segundo (25-IX-1493). Comoquiera que los derechos portugueses sobre las tierras por ellos descubiertas aparecían reforzados por bulas pontificias, debió parecer lógico reforzar los derechos castellanos con bulas paralelas (1). De estas bulas, La segunda *Inter Coetera*, es la más conocida. Llamada *Bula de Partición*, por la raya o meridiano a cien leguas de las Azores que delimitaba el ámbito *nullius*, donde las naves castellanas podrían descubrir y ocupar por no tener en dicho espacio título alguno el rey de Portugal.

Los portugueses, cuando supieron el éxito del viaje colombino, se llamaron andana, y en el clima propicio a la negociación entre ambas Cortes, debido a las bodas reales que a la sazón se había celebrado o estaban concertando, lograron ciertas ventajas (2).

En 1494, por el Tratado de Tordesillas (cuyo resumen aritmético y plasmación geográfica incluimos), Portugal consiguió hacer retroceder hacia el Oeste la línea de demarcación que Alejandro VI había fijado por las famosas Bulas, de manera que en la línea acordada en 1494, con la divisoria 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde, la punta oriental de América del Sur entraba dentro de la zona portuguesa. Trozo que, ampliado después, fue la base del inmenso Brasil lusitano.

La expansión marítima de ambos Reinos se había dirigido a la misma meta (islas de las Especies) por caminos diferentes, al menos desde 1492. Portugal, con sus extraordinarios navegantes Bartolomé Díaz, quien *montando* el temible cabo de Buena Esperanza en 1487 consiguió encontrar el camino marítimo a la India, y Vasco de Gama, que llegó el 20 de mayo de 1498 a Calcuta. En marzo de 1508 una gran flota portuguesa al mando del almirante Francisco Almeida derrota a los buques del bajá de Calicut y consolida la posición portuguesa en aquellos parajes.

En 1511 los portugueses se apoderan de Malaca (en 1509 lo habían intentado), y a continuación de las islas de las Especies (hoy las Molucas): Tidore, Ternate, Amboina.

Pocos años antes, algunas expediciones descubridoras andaluzas tocaron la costa brasileña, al sur de cabo San Agustín; precedentes del Viaje del Cabral, que toma posesión del territorio brasileño en 1500.

(1) Véase, CASTAÑEDA, Paulino de: *La Teocracia Pontifical y la conquista de América*. Vitoria, 1968. El autor analiza las posturas respectivas de Jiménez Fernández y García Gallo. Lopetegui Zubillaga: *Historia de la iglesia en la América española*, B. A. C. Madrid, 1965. Analizan también las dos interpretaciones de Jiménez Fernández y García Gallo sobre el tema.

(2) Los Reyes Católicos, en sus negociaciones matrimoniales con Portugal, *casaron a su hija primogénita Isabel con el heredero de la Corona portuguesa Don Alfonso*, primogénito del rey Juan II (1490). El Príncipe murió en 1491 y la joven viuda volvió con sus padres por unos años, pues en 1495 fue de nuevo a Lisboa, ya como Reina, al casarse con Don Manuel. La muerte del príncipe Don Juan de Castilla en 1497 convirtió a la reina de Portugal en heredera de las coronas de Castilla y Aragón, aunque por poco tiempo, pues en el mismo año murió en Toledo ésta, Doña Isabel, al dar a luz a su hijo primogénito Don Miguel, quien durante los dos años que vivió fue el heredero de Portugal, Castilla y Aragón, pues los tres Reinos le juraron como tal.

De Lisboa zarparon las naves el 9 de marzo de 1500 hacia Cabo Verde, desde donde tomaron rumbo hacia Occidente, y la derrota seguida les condujo hasta Brasil. ¿Fue casual? Pero Vaz de Caminha relata el descubrimiento en un escrito que se considera como el acta oficial del nacimiento de Brasil.

Castilla. En el año 1513 Núñez de Balboa avista por primera vez el mar del Sur (océano Pacífico). El 10 de agosto de 1519 zarpan de Sevilla cinco buques al mando de Magallanes (quien ya había estado con los de su nación originaria, Portugal, en el Extremo Oriente). El 28 de noviembre de 1520, tras descubrir y atravesar el laberíntico estrecho que —con toda justicia— llevará su nombre, Magallanes entra en el Pacífico. El 27 de abril de 1521 es muerto por los indígenas en Mactán. Las dos naves entonces supervivientes de las cinco (la *Trinidad* y la *Victoria*) llegan el 7 de noviembre de 1521 a las Molucas y el día 8 fondean en el puerto de Tidore o Tidore. Y, finalmente, el lunes 8 de septiembre de 1522 la *Victoria*, mandada por Elcano, amarra en Sevilla.

Tras este primer contacto con las Molucas, se sigue una etapa de viajes y proyectos organizados por la Casa de la Especiería, fundada en La Coruña. El 24 de julio de 1525 zarpó de La Coruña la armada de Loaysa, aprestada en Vizcaya y en La Coruña, armada en la que iba la flor y nata de los marinos españoles (Elcano, Urdueta, etc.), y en la que participan económicamente personajes como el conde de Villalba don Hernando de Andrada, futuro asistente de Sevilla. Esta armada, en la que fueron siete buques —Armada del Maluco—, tuvo un fin bastante triste, tanto respecto a los hombres como a los buques. Efectivamente, en julio y agosto de 1526 fallecieron en el Pacífico Loaysa y Juan Sebastián Elcano, el glorioso autor de la primera vuelta al mundo, con Magallanes. Sólo cuatro de las siete naves lograron pasar la zona magallánica; el *San Gabriel* regresaría al puerto gallego de Bayona el 28 de mayo de 1527. El *Santa María del Parral*, mandado por Jorge Manrique (*sic*), se perdería en Filipinas. Únicamente el *Santa María de la Victoria* alcanzaría las Molucas. Por cierto, el alguacil en este viaje (que fue casi una especie de segunda vuelta al mundo), se llamaba Tristán de Trueba, natural de Bilbao y vecino de Portugalete, en Vizcaya.

La división del territorio a descubrir entre Portugal y Castilla, fundamentada en bulas y tratados, originaría alguna duda, cual los *contenciosos* sobre el Maluco y Filipinas. Son ampliamente conocidas diversas incidencias en la rivalidad descubridora luso-castellana, rivalidad que originó muchos dolores de cabeza no sólo a los respectivos monarcas y consejos, sino a sus autoridades y a los hombres que en la lejana Oceanía, Asia o África estaban *en la brecha*. Baste recordar algún problema de los muchos a que hubo de enfrentarse Elcano mientras completaba el primer viaje en torno al Globo.

Comoquiera que para tomar decisiones a nivel político internacional era elemento indispensable conocer la realidad geográfica, los nuevos mapas, cartas geográficas, *Descripciones*, *Itinerarios* (derroteros), reciben la mayor atención por parte de todos. Y hacen su aparición las pequeñas esferas terrestres con las que el estudioso de la época representa en forma clara y asequible lo que los descubrimientos y viajes (y en especial la circunnavegación de

Magallanes-Elcano), le van corroborando. Ante la dificultad de representar en un plano la esfericidad o *globosidad* de la Tierra, los *pomas* o esferas terrestres estuvieron muy en boga, según señala don Julio Guillén (3). Pocos años después de que se intentara solucionar en Tordesillas la demarcación y los límites, las naves de ambos Reinos ibéricos (Castilla y Portugal) cruzaron el meridiano de la demarcación situado *al otro lado* del mundo, en las antípodas longitudinales. Y con los roces respecto a Filipinas y el Maluco volvió a plantearse el ya viejo problema, *cuya esencia es la siguiente*:

Si la Bula Pontificia dividió la zona a descubrir entre España y Portugal, concediendo a cada uno media esfera, es decir, 180 grados a partir del meridiano que se adoptó de partición (cien leguas al oeste de las Azores en la Bula), la dificultad será situar exactamente el meridiano antípoda, el *antemeridiano*, respecto al establecido como base. Lo que requiere previamente averiguar su lugar de intersección con el Ecuador o con la línea equinoccial, punto que distará lógicamente 180 grados a partir del meridiano base.

Siendo, pues, todo ello fundamentalmente una cuestión de longitud, tenemos aquí uno de los dos problemas principales con los que hubo de enfrentarse el navegante durante el siglo xvi. Resumiremos algún concepto básico al respecto, tras lo cual veremos las diferencias sobre Filipinas y el Maluco, para exponer finalmente la manera en que la política zanjó tales cuestiones.

Dos problemas: longitud, declinación magnética

La navegación científica de altura y gran altura (es decir, la que se efectuaba lejos de tierra y sin tener, en general, referencias visuales de la costa ni posibilidad de tomar sondas por tratarse de aguas muy profundas), tuvo entre otros dos grandes problemas (que lo serían durante más de un siglo), a saber:

Primero. Dificultad de hallar con precisión la longitud (o sea, conocer el meridiano de la Tierra donde se encuentra en un determinado instante el buque). Es de notar que, en cambio, *la latitud solía averiguarse exactamente ya de antiguo* (en esencia, observando la elevación o «altura» de la Estrella Polar, ya que tal elevación y su correspondiente ángulo serán tanto mayores cuanto más al norte del Ecuador se halle quien la observe). No ocurría lo mismo con la longitud, problema que realmente no se resolvió de una manera práctica hasta que el carpintero John Harrison, nacido en 1673 en el condado de York, Inglaterra, consiguió un reloj-cronómetro susceptible de llevarse a bordo (4).

(3) GUILLÉN TATO, Julio: «Un globo terrestre del siglo xvi», en *Revista de Indias*, págs. 97-106. Madrid, 1941. Del mismo autor: *Monumental cartografía indiana*. Madrid, 1942; *Cartografía marítima española*. (Discurso de recepción en la Real Academia de la Historia.)

(4) MASON, David: *Mr. Harrison's Chronometer*. British Hit, Illus, 1977. HOWSE, Derek: *Greenwich Time and the discovery of the Longitude*. Oxford U. pr., 1980. WATERS, David: *The development of nautical astronomy in the renaissance*. Science council of Japan, 1975. MORAIS, J. Custodio de: *Determinação des cordenaads geográficas pelos pilotos portugueses e pilotos árabes de Seculo xvi*. Coimbra.

Segundo. El fenómeno de la declinación magnética, con las graves consecuencias que el desconocimiento o indebida aplicación de esta realidad física podía acarrear en los rumbos, recaladas y —de modo general— en las derrotas (la declinación magnética en el ángulo que forman entre sí, en un lugar concreto, el meridiano geográfico y el meridiano magnético).

Inicialmente se creía que una aguja de material homogéneo y perfectamente construida marcaba el Polo Norte geográfico. Sin embargo, ya durante la baja Edad Media chinos, árabes y europeos vislumbraron la existencia de un meridiano magnético distinto del meridiano verdadero.

Debió también contribuir al desconocimiento y a la duda comprobar que el valor de la declinación magnética medida en un lugar variaba con la época (variación de la declinación).

Señala García Franco que el desconocimiento de la declinación magnética, o las interpretaciones caprichosas a que dio lugar mientras no se comprobó y conoció con suficiente exactitud, «ocasionó muchos y muy graves errores de estima» (5). Es claro que si desconocemos los rumbos verdaderos a que viene navegando el buque (error motivado, por ejemplo, al no aplicar correctamente en cada nuevo rumbo la declinación magnética oportuna), nuestra situación estimada será probablemente errónea (6).

En cuanto a la longitud, puede hallarse mediante observación astronómica (cuando se disponga de cronómetro), o bien navegando por estima, es decir, llevando la cuenta de la distancia navegada en cada rumbo. Y resulta lógico que si la estima ha sido errónea, equivocada será también la longitud en que creamos encontrarnos.

Estos fueron pues, a grandes rasgos, *dos de los problemas principales con los que hubo de enfrentarse el navegante del siglo XVI en las derrotas oceánicas*. Las naciones marítimas (y, por tanto, en primerísimo lugar España y Portugal) se esforzaron buscando soluciones pertinentes. Y así, por ejemplo, en Inglaterra y Francia el Estado ofreció públicamente conceder fuertes recompensas a quienes aportaran algún dato cuya eficacia fuese comprobada.

Exploración española del Pacífico (siglo XVI)

Señalaremos sus dos fases principales, a saber:

- a) Los viajes al Maluco.
- b) Las islas Filipinas.

(5) GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del Arte y Ciencia de Navegar*.

(6) La navegación por Estima o «estima», consiste en calcular la posición de un barco en función de las distancias que se han navegado a cada rumbo. Y las distancias se calculan combinando la velocidad del buque (que se conoce mediante la corredera, mediante enfilaciones a tierra, y también usando varios «trucos», e incluso... ¡a ojo!), combinando, decimos, la velocidad del barco con el tiempo en horas, medido con reloj de arena en «ampollas» (de media hora, una hora, etcétera).

a) *Viajes al Maluco*

La etapa inicial de estas exploraciones se conoce como la de los viajes al Maluco (hoy islas Molucas), ya que su objetivo era en principio reivindicar las tan codiciadas islas de las Especias. Téngase en cuenta que la dificultad entonces existente para averiguar en el mar la longitud (a que ya hemos aludido), amparaba en cierto modo la interesada interpretación hispánica de hallarse tales islas en su zona, también según el límite pactado en Tordesillas.

Ya hemos mencionado que de la primera de estas expediciones (Magallanes-Elcano), el 8 de septiembre de 1522 fondeaban en Tidor (islas Molucas) las dos naves supervivientes, la *Trinidad* y la *Victoria*. De la segunda expedición, que zarpó desde La Coruña —Frey (*sic*) Jofre García de Loaysa—, sólo una de sus naves llegaría a las Molucas. Y de la tercera expedición, que partiera desde México, únicamente la nave de Álvaro Saavedra alcanzaría las Molucas.

El Tratado de Zaragoza dirimió en 1529 el contencioso de las Molucas a favor de Portugal, poniendo así fin a este primer ciclo de la navegación española en el Pacífico. Aunque pocos años después otra expedición al mando de Grijalva (1536-1537) se acercaría a aquellas aguas, este viaje de Grijalva marcó la transición a distintos planteamientos que abandonaron definitivamente las islas de las Especias para dirigirse a otros objetivos (7).

b) *Las islas Filipinas*

La segunda etapa de la penetración española en el Pacífico se propuso como objetivo concreto ocupar las islas Filipinas y establecer un contacto regular del archipiélago con la costa occidental de la América española. En consecuencia, las expediciones fueron ahora organizadas en el virreinato de la Nueva España (México), logrando el dominio en Filipinas que se prolongaría por tres siglos y medio, e instaurando la ruta del Pacífico que permanecerá hasta 1815.

En noviembre de 1542 zarparon de México (puerto de la Navidad) seis naves al mando del malagueño Ruy López de Villalobos, quien arribó a Mindanao y tomaría posiciones en Filipinas, explorando sus costas. Sin embargo, el asentamiento definitivo de los españoles en el archipiélago se produjo a partir de la llegada de la flota al mando de Miguel López de Legazpi (1564-1565), que traía como misión concreta la conquista de las Islas y la búsqueda de una vía de regreso desde Filipinas hasta México. El hallazgo de este camino de regreso o «tornaviaje» por el navegante y fraile Andrés de

(7) Son esenciales, de Carlos MARTÍNEZ SHAW, el valioso libro *El Pacífico español*, publicado por el Ministerio español de Asuntos Exteriores bajo la coordinación de dicho autor. De LANDÍN CARRASCO su *Islario español en el Pacífico*. Madrid, 1984, así como sus otras monografías. De Juan GIL el segundo tomo de sus *Mitos y utopías del Descubrimiento*, dedicado al Pacífico. Madrid, 1989.

Urdaneta, quien regresó a la bahía de Acapulco, marcaba el establecimiento de una línea regular entre Manila y Acapulco (el llamado Galeón de Acapulco) que funcionaría durante dos siglos y medio. Con ello, «el archipiélago filipino dejó de ser una ratonera para los barcos españoles» (8).

Cosmografía, regateos y política

El 26 de marzo de 1526 casábase en Sevilla Carlos con Isabel de Portugal, y el 3 de abril del mismo año fueron despachados pasando a Sanlúcar de Barrameda los cuatro buques que componían la armada de Sebastián Caboto, «a descubrir el especiería» —que ya estaba descubierto— (9).

A finales de 1526 era ya público y notorio que la Corona castellana no iba a patrocinar ninguna expedición a la Especiería. «El curso siguiente de los acontecimientos se asemeja más a una subasta que a un concierto diplomático» (10). Después de muchos regateos, las islas del Maluco fueron empeñadas a Portugal en Zaragoza el 27 de abril de 1529 por la suma de 350.000 ducados, con un pacto *retro vendendo*. Además, se prohibió la navegación a las naves del rey de Castilla y de sus vasallos, con el trazado de una nueva raya de demarcación, 297 leguas y media más al oriente de las islas del Maluco, dando diecisiete leguas y media por grado equinoccial.

Los vecinos de Sevilla se alegraron lógicamente con la desaparición de una «nonata» Casa de la Contratación (en La Coruña), cuya sola idea ya les molestaba. De esta manera, Sevilla se alzaba de manera definitiva con el monopolio, el Maluco se perdía para siempre y el fisco imperial, tras un momentáneo desahogo, se vería demandado en varios pleitos que le incoaron los que habían contribuido a la armada de Loaysa: don Hernando de Andrada y, asimismo, la ciudad de La Coruña (11).

Lo malo es que este empeño a Portugal de las islas y la tierra firme aledañas al Maluco, que Carlos I realizara en 1529, habrá de plantear posteriormente problemas respecto a las islas Filipinas al iniciar Villalobos el dominio de las mismas. Cabía sospechar que las Filipinas entraran también dentro del acuerdo en Zaragoza.

Indagaciones, sugerencias y posible conclusión

La Corona española, ante la duda interesada o sincera que tuviese acerca de sus derechos sobre el Maluco y Filipinas, recabó en ocasiones la opinión de juristas y cosmógrafos. Y es en un informe de estos últimos, los años 1565-1566, donde nos detendremos para conocer el tenor de tales pareceres y,

(8) Gil, Juan: *Ibidem*, pp. 40 y 64-67.

(9) Gil, Juan: *Ibidem*, pp. 40 y 64-67.

(10) Gil, Juan: *Ibidem*, p. 40.

(11) Seguimos la exposición de Juan Gil.

asimismo, la argumentación geográfica en la que se basaron sus autores al tiempo de emitirlos.

El Rey ordenó que se celebrase en Madrid una junta de cosmógrafos para dar respuesta a dos preguntas muy concretas, a saber: si las Filipinas estaban fuera o no del empeño del Maluco en 1529, y si caían en la demarcación española de la partición hecha por Alejandro VI. Reuniéronse fray Andrés de Urdaneta; el entonces cosmógrafo mayor, Alonso de Santa Cruz; el maestro Pedro de Medina; Francisco Falero; el bachiller Jerónimo de Chaves (primer titular en la cátedra de Cosmografía creada en Sevilla por las Ordenanzas de 1552-1553), y Sancho Gutiérrez.

Se recogieron estos *pareceres* en un solemne documento, firmado el 8 de octubre de 1566 en presencia del presidente y consejeros de Indias. Y comoquiera que en todos los informes se habla, lógicamente, de la demarcación y del meridiano, debemos aclarar estos conceptos y, asimismo, precisar lo que en aquel entonces se entendía por Meridiano Cero y lo que ahora se entiende de por tal cosa. Veamos.

a) La *línea de demarcación* que estableció la segunda *Bula Inter Coetera* (1493) se hallaba a cien leguas al oeste de las Azores. Y comoquiera que la longitud de la última isla es 31 grados al oeste del que es el meridiano cero en nuestros días (es decir, el meridiano de Greenwich), situemos la línea de la Bula en la siguiente forma:

Longitud de la última isla (oeste) de las Azores	31 grados oeste de Greenwich
Equivalente a 100 leguas, en grados	<u>5,7 grados</u>
Situación línea partición	36,5 grados (aprox.) al oeste de Greenwich

b) *Línea según el Tratado de Tordesillas* (1494)

Longitud de la última isla (oeste) de Cabo Verde	25,5 grados oeste de Greenwich (última isla, San Antón)
Equivalente a 370 leguas en grados	<u>21,40 grados</u>
Situación línea Tordesillas	46,4 grados (aprox.) al oeste de Greenwich

Ahora bien, nos hemos referido al meridiano considerado en nuestros días como Cero (o sea, el meridiano de Greenwich). Pero hay que tener presente que en la navegación del siglo XVI solía usarse como cero el de Toledo, Sanlúcar de Barrameda y el de Lisboa. Veamos pues la situación relativa y respectiva de tales meridianos. Para ello nos basaremos en los *pareceres* e informes

que emitieron los especialistas de la Casa de la Contratación de Sevilla, y a los que nos venimos refiriendo.

«Dista la línea de la Demarcación, de la barra de S. Lúcar por 38 Grados largos, y S. Lúcar dista de Toledo por 4 Grados, como está verificado, luego del meridiano de Toledo a la línea de la Demarcación hay 42 grados.» (Tomado del parecer emitido por el bachiller Jerónimo de Chaves, primer titular en la cátedra que se creó en Sevilla por las Ordenanzas de 1552-1553) (12).

Meridiano terrestre

Longitud de algunos primeros meridianos con respecto al de Greenwich:

Madrid: 3° 41' 55" W
 San Fernando (Cádiz) 6° 12' 20" W

¿Cuál fue el parecer, la opinión sustentada por aquella flor y nata de cosmógrafos reunida en 1565-1566, respecto a los dos problemas consultados? El documento conjunto que firmaron en Madrid a 8 de octubre de 1566 dice lo siguiente: «*dixeron e declararon... que las Yslas del Maluco, Yslas Philipinas e ysla de Çubu caen y se comprehenden dentro de la marcación y parte... del Rey Nro. Señor, e q ansimesmo las yslas Philipinas e yslas de Çubu caen dentro del empeño que el Emperador Don Carlos hizo en Zaragoza*» (el año 1529) (13).

Andrés de Urdaneta, respondiendo al *primer punto*, afirma que «la isla de Çubu y las Filipinas están comprendidas dentro del empeño que el Emperador hizo el año 1529 al Serenísimos Rey de Portugal».

Respecto al *segundo punto*, Urdaneta dice que «las yslas del Maluco, ysla de Çubu, yslas Filipinas, están comprendidas dentro de la demarcación de S. M., con otras muchas yslas y tierras... lo qual *demuestra e pruebo...* mediendo con un compás los dichos 180 grados de longitud q pertenecen al Serenysimo Señor Rei de Portugal desde la línea de la demarcación q sta echada en las 370 leguas más al ponyente de la ysla S. Antón, mediéndolos por la Equinocial».

El cálculo de Urdaneta es el siguiente:

Desde la demarcación hasta el cabo de Comorín (India)	140 grados
Desde el cabo Comorín hasta las yslas de Maluco	45 »
«los cuales (grados) juntados» suman	185 grados

(12) *Parecer* emitido por el bachiller Hierónimo de Chaves, catedrático de Cosmografía en Sevilla, con fecha (*el parecer*) 10 de octubre de 1566. Archivo General de Indias, sección Patronato, legajo 49, ramo 12.

Nota de los autores: La distancia real entre Toledo y Greenwich es de cuatro grados. Toledo se encuentra pues en la longitud 4° oeste de Greenwich.

(13) Todos estos *pareceres* (salvo el de Falero), se encuentran en el Archivo General de Indias, sección Patronato, legajo 49, ramo 12.

«...q sacados los 180 q pertenecen al serenysimo Señor Rey de Portugal, quedan 5 grados de longitud, los cuales son de la demarcación de Su M.»

Y termina el informe o *parecer* de Urdaneta: «*Concluyo q según ésta cuenta entran en la demarcación de Su M. las dichas yslas del Maluco, e más todas las yslas e tierras e mar q en 5 grados de longitud más al poniente de las yslas de Maluco suso contenidas*».

Observaciones actuales respecto a este informe de Urdaneta

Tomando como origen el meridiano de Toledo, Urdaneta sitúa correctamente la demarcación acordada en Tordesillas, el meridiano $43^{\circ} 18'$ al oeste de Toledo. En cambio, la distancia desde la demarcación pactada en Tordesillas hasta el cabo Comorín, extremo meridional de la India —distancia que Urdaneta menciona como 140 grados—, no coincide con la realidad geográfica. Veamos.

La distancia real es la siguiente:

Desde la demarcación de Tordesillas (situada a $43^{\circ} 18'$ oeste de Toledo y, por tanto, a 46,4 grados al oeste de Greenwich) hasta el cabo Comorín (situado realmente a 77,5 grados este de Greenwich) habrá:

Desde la demarcación de Tordesillas hasta Greenwich.	46,4 grados
Desde Greenwich hasta cabo Comorín	77,5 »
Luego, desde demarcación Tordesillas hasta cabo Comorín	<hr/> 123,5 grados (aprox.)

Las dos áreas, según la demarcación de Tordesillas.

Zona portuguesa. Cálculo: 180 grados al este de la demarcación de Tordesillas (que se halla 46° oeste de Greenwich). $180 \text{ grados} - 46^{\circ} = 134$ grados de este de Greenwich. Luego, zona portuguesa son los 189 grados desde el 46 Oeste de Greenwich hasta el meridiano 134 Este de Greenwich.

Teniendo a la vista la carta náutica moderna del almirantazgo británico y, asimismo, las cartas publicadas por el Instituto Hidrográfico de la Marina (España), podemos advertir que las islas Filipinas (situadas realmente entre las longitudes 120 y 126,5) y las islas Molucas (entre los 125° y 130° este de Greenwich) no se hallan en la zona castellana pactada en Tordesillas (año 1494).

Los autores de estas páginas nos hemos formulado la pregunta de si Urdaneta, al admitir en su informe o *parecer* que la distancia desde la demarcación de Tordesillas hasta el Maluco es de 185 grados, basándose en dos Cartas portuguesas (y recordemos que la distancia real son 176 grados), quiso «adap-

tar» sus conocimientos geográficos —y, entre ellos, la distancia Tordesillas-Comorín—, para emitir un informe más favorable u oportuno en el momento a su Monarca; o si, por el contrario, se fundamenta en las dos Cartas portuguesas a que alude. Conociendo algo la personalidad del gran navegante vasco, parecemos más probable la segunda de las dos posturas. Así lo estiman también dos prestigiosos autores a quienes hemos comentado la cuestión (14).

Intentando por nuestra parte identificar las dos Cartas portuguesas manejadas por Urdaneta, hemos consultado la valiosa obra realizada por Armando Cortesao *Portugaliae Monumenta Cartographica* (Lisboa, 1960), sin que por el momento podamos afirmar nada con certeza.

Comentarios a la lámina documental I

Se trata de un informe del gran navegante Urdaneta, firmado por él, «Fray Andrés de Urdaneta», según puede leerse en su clara firma al pie.

Debemos, en cambio, hacer notar lo trabajoso de su lectura (no tanto por dificultades paleográficas como por el deterioro de éste y otros documentos que incluimos o citamos en las presentes páginas).

En las cuatro primeras líneas del folio puede leerse:

«Meridiano de la ciudad de Toledo, 21 grados de longitud, los cuales juntados con los 22 grados y 10 minutos susodichos *montan 43 grados y 18 minutos los quales ay de longitud del meridiano de la dicha ciudad de Toledo a la línea de la demarcación ya dicha*, mediante la qual longitud... a concluir con mi quenta».

Si recordamos el informe o parecer del bachiller Jerónimo de Chaves (a que nos hemos referido en una página anterior de este trabajo), dicho primer designado para la cátedra de Cosmografía en la Casa de la Contratación sevillana manifiesta: «...luego del meridiano de Toledo a la línea de la demarcación hay 42 grados...».

En el segundo apartado del documento, Urdaneta manifiesta que en el año de 1565, hallándose él en la isla de Çubu «(a donde fue en la Armada q fue por general Miguel López de Legazpi), por perlado de otros quatro religiosos que fueron allá... uno de ellos fray...derrada...».

Durante el encuentro que tuvo el año 1565 en la isla de Cebú con fray Martín de Rada, Urdaneta subraya la favorable impresión que le produce

(14) En informe verbal durante el cambio de impresiones que, por su amabilidad, con ellos hemos mantenido:

Paulino Castañeda Delgado, de la Universidad de Sevilla, autor (entre otros trabajos) de *Espejo de Navegantes*, de Alonso de Chaves (en colaboración con Mariano Cuesta y Pilar Hernández), y de la ya citada *Teocracia pontifical y la conquista de América*; y también de *La Teocracia pontifical en las controversias sobre el Nuevo Mundo*, publicado en México, 1996. Juan Gil Fernández, de la Universidad de Sevilla, autor, entre otros trabajos, de *Mitos y utopías del Descubrimiento*, en tres tomos; Madrid, Alianza Editorial, 1968.

dicho religioso como persona versada en Matemáticas y Cosmografía. Urdaneta recoge el cálculo realizado en aquel lugar y año por fray Martín para situar la divisoria entre ambos Reinos (15).



(15) Expuesto en detalle por Juan Gil, en el tomo II, pág. 66, de su obra *Mitos y utopías...*

Advertencia: Tanto la lámina documental adjunta, firmada por Urdaneta, como el parecer emitido por Jerónimo de Chaves, primer titular de la cátedra en Sevilla, como los de los restantes cosmógrafos (salvo el de Falero), se hallan en el Archivo General de Indias, sección Patronato, legajo 49, ramo 12.

Comentarios a la lámina documental II

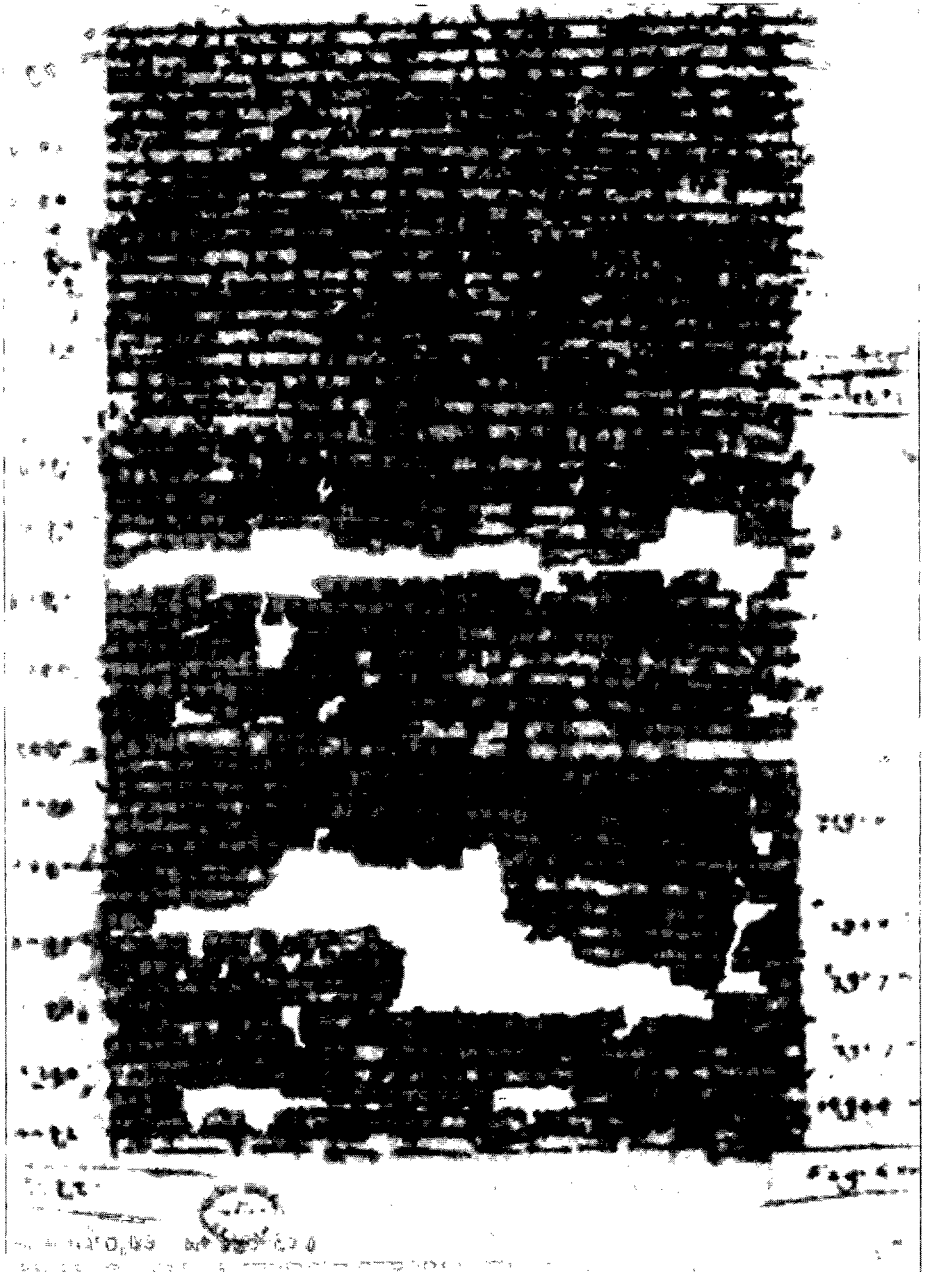
Se trata de un informe o «parecer» emitido por el gran navegante fray Andrés de Urdaneta respecto a las islas del Maluco.

En las primeras siete líneas y media del folio, Urdaneta describe las cartas de navegación portuguesas que compró en Lisboa hace más de veintiocho años, y sobre las que basará sus cálculos para este concreto informe. Y en el resto del documento quiere demostrar que las islas del Maluco se hallan dentro de la demarcación de su Monarca.

«Asimismo hallo por unas cartas de navegación hechas en Portugal q tengo en mi poder como las dichas yslas del Maluco, como otras muchas yslas e tierras que están más al poniente dellas caen en la demarcación de su Mag. Las quales [cartas de navegación portuguesas] yo ha más de 28 años que las hube en Lisboa de uno que andaba en la navegación y carrera de la Yndia. Una de las quales contiene figurada la tierra desde Europa hasta el cabo de Comorín que es en la costa de la Yndia donde llaman costa de Malabar. La otra carta q es menor tiene desde el Mar de Rubeo hasta el cabo de... chau q. es la costa de la China, que está en 25 grados de Latitud de la parte del Norte. Tiene asimismo las yslas del Maluco, con otras muchas hasta las yslas de los ladrones. La mayor carta destas dos estaba ya husada e muy tratada y parece que navegaban por ella para la Yndia...»

Y desde la mitad de la línea siete del folio, argumenta Urdaneta: «y q las dichas islas demaluco, estan en la demarcación de su M./ de nuestro e pruebo en dos maneras ./ la una, mediendo con un compás los 180 gr^os q pertenecen al Serenysimo Señor Rei de Portugal desde la dicha linea de la demarcación que está echada en las 370 leguas más al ponyente de la isla susodicha de S. Antón...». (Para no repetir el resto de este documento, el lector puede leerlo en las páginas 11 y 12 del presente trabajo).

(16) *Advertencia.* Dado lo trabajoso de su lectura (no tanto por dificultades paleográficas como por el deterioro de éste y otros documentos que citamos), incluimos su transcripción mecanográfica línea por línea.



NOV 20 1950

Apéndice

En innumerables documentos de consulta y de gobierno se advierte una auténtica preocupación regia para cumplir lo establecido. A título de ejemplo traemos a colación dos de tales documentos:

Primero.—Año 1519 (fecha en Barcelona a 15 de abril): *INSTRUCCIÓN a Gil González Dávila* (contador de Ysla española), en su cargo de capitán de una armada para descubrimientos (17).

«Lo que vos Gil González Dávila, nro Contador dla ysla española abeys de hazer en el cargo que lleuais de nro Capitán de la Armada q mandamos hazer en tierra firme, la otra Vanda de la mar del sur para el descubrimiento que se ha de hazer con la ayuda de nro snor... LO PRINCIPAL Q VOS MANDAMOS E ENCOMENDAMOS ES *QUE EN NYNGUNA MANERA NO ENTREYS ...en los límites del Sereníssimo Rey de PORTUGAL*, porque mi voluntad es que lo Capitulado entre la corona Real ela de Portugal se guarde e cumpla» (18).

Segundo.—Varios años después de la Instrucción arriba citada, durante el viaje de Loaysa («que fue por Capitán General del Armada que V. M. envió a Maluco»), hay un lapso durante el cual en España no se tiene certeza acerca de si este ilustre navegante se hallaba vivo o muerto. Existe una consulta del Consejo del Rey que transcribimos a continuación:

«Ya V. M. sabe que por cartas de los factores de los belzares q estan en Portugal se supo que el... Loaysa que fue por Capitán General del Armada que V. M. envió a Maluco hera biuo/ y como por otra parte escribí ó Lope Hurtado que creya que hera muerto/ y que para saber la verdad dello, y el subceso de aquella Armada se ha platicado en Consejo lo que convenía en servicio de V. M. proueer en ello, demás de las Cédulas que el Rey de Portugal ha de dar para sus Capitanes que tiene en aquellas partes, para que hallando al dicho Capitán Loaisa letraygan, lo qual no paresce bastante prouision./ y que comunicado con el Presidente del Consejo, paresce que para el dicho efecto, y para seguridad de la Real conciencia de V. M. y animar a sus súbditos que aberturan sus bidas por su seruia, sería bien que fuese una o dos caravelas en nombre de V. M. a los Malucos, y que porque en ninguna cosa se ynobase lo capitulado con el Rey (...) de Portugal, NO FUESEN AQUELLAS [caravelas] POR EL

(17) A. G. I., Sección Justicia, 971, n.º 3. Se contiene un certificado expedido por «Yo Juan de... escribano de su cesarea católica mags esu Notario Publico en la Corte y en todos sus Reynos... e OFICIAL DE LOS LIBROS DE LA CASA DE LA CONTRATACION DE LAS YNDIAS q es... en Sevilla». Dice:

«Fago saber que en el Libro donde se asientan las Provisiones e otros despachos tocantes a las Yndias... está una INSTRUCCION q su magestad mandó dar, su thenor de la qual es este que se sigue»: (y a continuación viene la Instrucción completa).

(El subrayado y mayúsculas son de los autores de este artículo).

(18) *Ibidem*.

CABO DE BUENA ESPERANCA NY POR EL ESTRECHO DE MAGALLANES, ny saliesen de aquellos Reynos, sino de uno de los puertos de las Yndias DELA MAR DEL SUR, las quales [caravelas] podrán yr con título de descubrir por aquella Mar del Sur Yslas ynciertas en los límites de V. M., con *expreso defendimiento de que no toquen en la demarcación de Portugal...*» (19).

Atención: La respuesta Real dada a esta consulta (o sea, el «DECRETO») es el siguiente:

Respuesta: «Que se les escriba que parece que en esto iría claramente contra LO CAPITULADO».

Advertencia: En el documento contenido en el A. G. I. (cuya fotocopia incluimos), esta resolución regia se encuentra en el margen izquierdo del folio, escrita en forma paralela al mismo.

Es de señalar que durante los preparativos del viaje de Loaysa, *ya desde la Instrucción para el apresto, provisión y despacho* de los buques que habrían de formar aquella Armada (Instrucción dirigida al capitán Nicolás de Artieta, Diego de Cobarrubias y Esteban Gómez) (20), se menciona que «*vista la grand nueva y nuestras q la nao Victoria* (que fue en la Armada que enviamos con Fernando de Magallanes al descubrymiento de la especiería q vino cargada de Clauo) *trae*, hera razón que se armase una muy gruesa Armada para tornarla a enviar a las dichas tierras q son de especiería Y LA DHA ARMADA DESCUBRIO DENTRO DE NROS LIMITES Y DERMARCACION...».

Por otra parte, también desde los comienzos de la Era Indiana, la Corona intentará impedir la intromisión de terceras naciones en el comercio y territorio descubiertos.

(19) Consulta del Consejo de Indias al Rey. A. G. I., sección Indiferente General, 737.

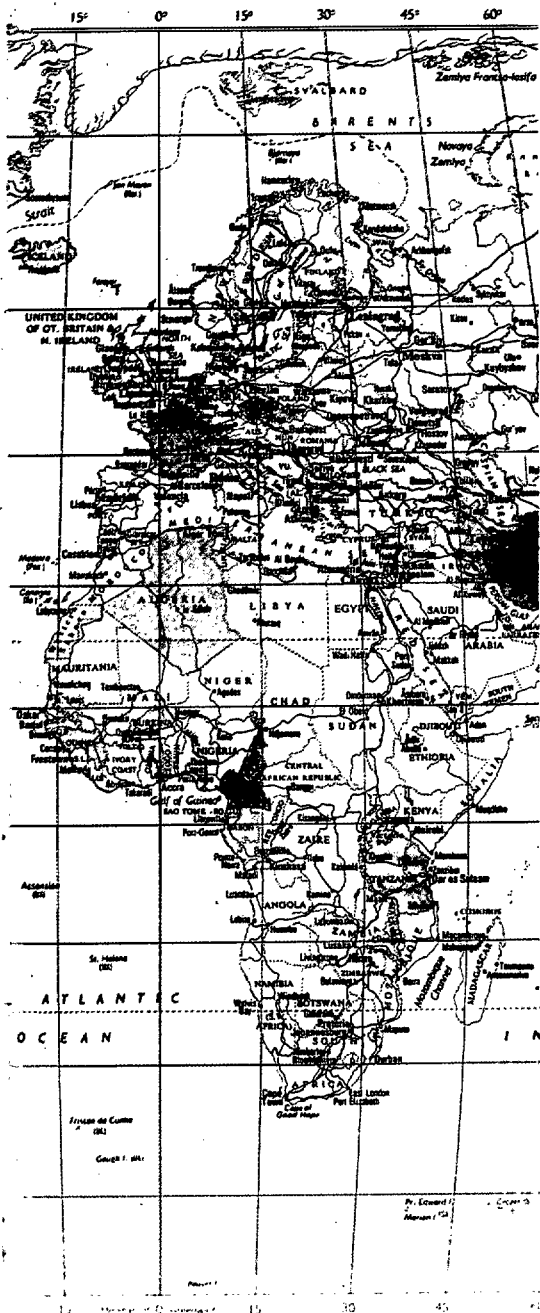
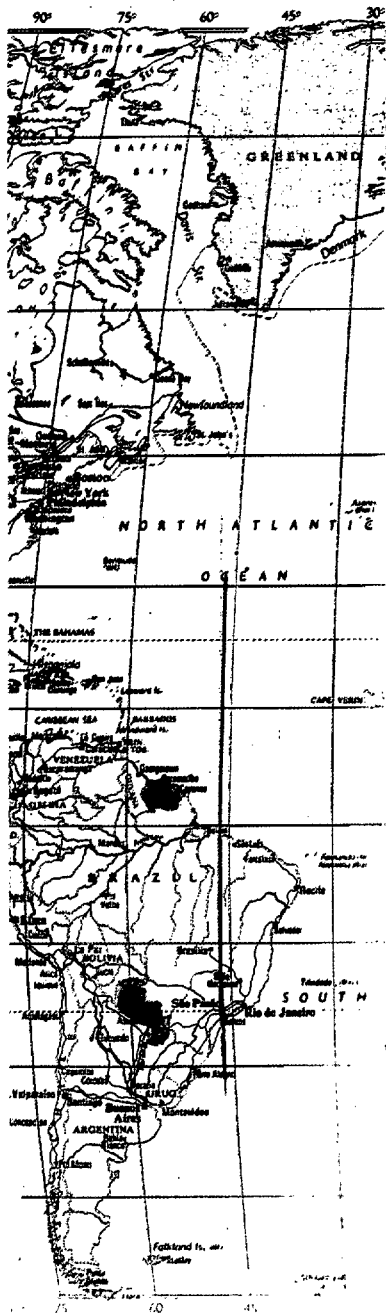
(20) Instrucción al capitán Nicolás de Artieta y Diego de Cobarrubias y Esteban Gómez tocante al armada de las especierieria (*sic*), cerca de las naos a aparejar en la costa de bizcaya y Encartaciones.

Fecha en Valladolid, a 6 de noviembre de 1522. A. G. I., Contaduría, 426.

+

Consulta Reynaldia

os del consejo de las yndias escriuen. que ya .v. m.
sabe que por cartas de los factores de los belzaces q
estan en poroquial se oupo que el comi lo nica que fue
por capitán General de la armada que .v. m. embio
amaluco. hacia bino / y como por @.t. parte escriuio
lope hurtado que creya que hera nueru / y que para
haber labesdas de ello. y el subeço de aqueella an.
deplaticado en consejo. lo que conbernia a Gerónimo
.v. m. proucer en eço. donas de las cas que se dex
deporque ha sedar para sus capitones que tiene en
aqueella parte. para que haciendo a dho capitán lo nica
letraigan. la qual no parece bastante. poron / y q
comunicado con el presidente del consejo. parece q
para el dho efecto. y para seguridad de la afia con
ciencia de .v. m. y animar a sus yndios que aden
turan sus vidas por suserui. seria bien que
una @.t. carauelas en nombre de .v. m. alos malucos
y que por que en ninguna cosa se yndase lo capitulado
con el afia de poroquial. no fuesen de queca por el
cabo de buena esperanza. ni por el estreço de magacemes
ni alieren de aqueella afia sino sedno de los puertos
de las yndias de la mar de sur. donde ay aparejo ya
hazerce. las qualas podran yr contitudo de .v. m. a
por aquella mar de sur y las ynciertas en los limites de
.v. m. con expreso defendimi que no toquen en la de
marcacion de poroquial. y que en los yndios lo
antigua y nuda mente capitulado con el. y conbernen
que si en algunas de aqueellas y las @.t. rias. haeracen.
a dho comi @.gentes de su armada @. de la q en



UN ASPECTO MILITAR DE LA RELIGIÓN ROMANA: LOS «RITOS DE PURIFICACIÓN» DE LA MARINA DE GUERRA

Sabino PEREA YÉBENES
Doctor en Historia Antigua

Ningún autor de la Antigüedad dejó escrito tratado alguno, completo y riguroso, sobre la Marina de guerra romana, aunque hay noticia de algunos de ellos, perdidos. Por ejemplo, el *Ephemeris navalis liber* (*Tratado de los barcos*), atribuido a Servio, y otras obras que podían hacer referencia a estos temas, como el *De ora maritima* (*Sobre la costa marina*), o las *Littoralia* (*Tierras litorales*) atribuido a Solino. El agrónomo y gramático latino Varrón dice ser el autor (1) de una obra, perdida, titulada *De Aestuarii* (*Sobre los estuarios*). La única obra que nos ha llegado es el último capítulo de un tratado militar escrito por Flavio Vegecio Renato, autor del siglo IV d. C., que concluye su trabajo —que ya es de por sí un resumen, el *Epitome rei militaris* o *Compendio sobre el arte de la guerra*— con una enumeración breve de las técnicas de navegación aplicadas a la guerra contenidas en los *libri navales* precedentes varios siglos, los cuales supuestamente había consultado Vegecio. En esta obra no hay mención alguna al tema que aquí voy a tratar, enunciado en el título. Una vez más, para el estudio de la Marina de guerra romana hay que hacer uso de una panoplia multidisciplinar de fuentes históricas (2). No obstante, la existencia de ritos purificatorios en la Marina de guerra romana antes de partir para una campaña militar, o una vez concluida, está certificada por los historiadores romanos y tiene refrendo en la iconografía de los monumentos antiguos.

(1) L. L. (*Sobre la lengua latina*), IX, 26.

(2) Sobre la Marina de guerra romana en época imperial: BOTTIGELLI, M. C.: «Ricerche epigrafiche sulla marineria nell'Italia romana», en *Epigraphica*, IV, pp. 69-87 y 139-149, 1942; WICKERT, L.: «Die Flotte der römischen Kaiserzeit», en *Würzburger Jahrbuch*, IV, pp. 100-125, 1949-1950; KIENAST, D.: *Untersuchungen zu den Kriegsflotten der römischen Kaiserzeit*. Bonn, 1966; CHAPOT, V.: *La Flotte de Misène. Son histoire, son recrutement, son régime administratif*. París, 1896, reimpresso en Roma: L'Erma, 1967; SUSINI, G. C.: «Indicazioni dell'epigrafia per la storia romana di Classe», en *Atti del Convegno internazionale di studi sulle antichità di Classe*, pp. 33-53. Rávena, 1961; ID. «Un catalogo classario Ravennate», en *Studi Romagnoli*, XIX, pp. 291-307, 1968; FORNI, G.: *Esercito e marina di Roma antica*. Stuttgart: Mavors 5, 1988; STARR, Ch. G.: *The Roman Imperial Navy*. Westport, 1941, reimpression 1975; ID., *The Influence of sea power on ancient history*. New York, 1989; REDDÉ, M.: *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif et l'Histoire de la marine militaire sous l'Empire romain*. Roma, 1986.

Considero que el tema merece atención, pues es un aspecto poco conocido que afecta tanto al conocimiento de la religión romana como al del Ejército romano, puntualmente en este caso la Marina de guerra. Es preciso decir algo acerca de las fuentes de información, ya que, como si se tratara de un reparto de papeles, cuando disponemos de unas (las literarias) faltan las otras (las representaciones artísticas). Así pues, para el periodo romano republicano, particularmente desde los últimos años del siglo III a. C. hasta la batalla naval de Accio en el año 31 a. C., disponemos de fuentes literarias de la mano de los historiadores romanos. Y a partir de esta fecha, una vez conquistado el Mediterráneo, las noticias sobre acontecimientos bélicos descienden en este teatro de operaciones, y pasamos a disponer de documentos iconográficos artísticos, destacando entre todos los relieves de la Columna de Trajano en Roma, en el foro que lleva su nombre, que relata gráficamente las campañas militares de este Emperador en el Danubio. Y en las costas del Adriático y en el frente bélico danubiano volvemos a encontrar los mismos o similares rituales junto a los barcos de guerra, tal como antes habían sido descritos por los historiadores para siglos precedentes.

Los textos clásicos. La época republicana

El historiador romano Tito Livio narra la partida del Ejército romano rumbo a África, en el contexto de la Segunda Guerra Púnica, año 204 a. C. La flota está en Lilibeo, en Sicilia. Livio habla de 40 naves de guerra, y otras 400 naves de carga que fueron utilizadas para llevar a los soldados. Desde la nave principal, Escipión, al amanecer...

«En cuanto amaneció, Escipión, desde la nave capitana, una vez que el heraldo impuso silencio, dijo: “Dioses y diosas que habitáis los mares y las tierras, yo os invoco y os ruego que todas cuantas empresas se han realizado, se están realizando y se realizarán bajo mi mando tengan un resultado feliz para mí, para el pueblo y la plebe de Roma, y para los aliados y latinos que siguen el partido, la autoridad y los auspicios del pueblo romano y míos por tierras, mares y ríos, y que os dignéis favorecerlas todas y colmarlas con felices resultados; que nos llevéis de vuelta a nuestras casas sanos y salvos tras vencer a los enemigos victoriosos, honrados con los despojos, cargados de botín y triunfantes; que nos brindéis la posibilidad de vengarnos de nuestros enemigos públicos y privados; que nos concedáis a mí y al pueblo romano la oportunidad de dar un escarmiento, haciendo contra el pueblo cartaginés lo mismo que el pueblo cartaginés intentó hacer contra nuestra ciudad”. Terminada esta plegaria arrojó al mar, según es costumbre, las entrañas crudas de la víctima inmolada, y con la trompeta dio la señal de salida» (Liv. XXIX, 27, 1-6. Trad. de J. A. Villar).

El mismo Livio da otra noticia en el mismo sentido, alusiva a la batalla de Maghnesia, en el año 190 a. C.:

«Cuando Emilio hacía la travesía de Quíos a Samos se encontró con dos cuatrirremes enviadas por Livio a su encuentro y con él el rey Éumenes y dos quinquerremes. Tras la llegada a Samos, Emilio, una vez recibida de Livio la flota y ofrecido el sacrificio con el rito acostumbrado (*et sacrificio, ut adsolet, rite facto*), reunió el Consejo» (Liv. XXXVII, 14. Trad. de J. A. Villar).

Otro historiador romano —aunque escribe en lengua griega—, Apiano de Alejandría, describe en detalle el sacrificio ofrecido a la divinidad en los momentos previos a la partida de la flota de Octavio en *portus Iulius*. En este lugar (3) se encontraba la llamada gruta de la Sibila, un túnel de 200 m de largo por 3,60 de ancho que unía el lago Averno con el Lucrino. Agripa aportó dinero para la construcción o remodelación de algunas dársenas de este puerto y de otros edificios, como la llamada «cúpula del templo de Apolo», en el sector norte del lago Averno, edificio sin duda termal construido para aplacar a los dioses irritados por la violación de las aguas sagradas del lago. A estos prodigios se refiere Servio en su *Comentario a la Eneida* (vv. 161-162), concluyendo que «por esta razón los pontífices realizaron sacrificios de expiación en ese lugar» (*propter quod Pontifices ibi piacularia sacra fecerunt*).

En el año 36 a. C., pues, la flota de Octavio pone rumbo a las costas de Sicilia, donde tendría lugar la batalla naval contra Sexto Pompeyo en Nauloco (4):

«Cuando la flota estuvo preparada, Octavio llevó a cabo su purificación, que se celebra de la siguiente manera: se levantan altares al borde del mar y la multitud se coloca en torno a ellos, a bordo de las naves, en el más profundo silencio. Los sacerdotes realizan los sacrificios de pie junto al mar y por tres veces llevan las entrañas de los animales a bordo de pequeñas barcas, acompañados en su navegación por los jefes y conjurando a los dioses que echen los malos presagios sobre las víctimas propiciatorias y no sobre la flota. Luego trocean las entrañas, arrojan una parte al mar y el resto la queman sobre los altares, mientras el pueblo acompaña con su canto de buen augurio. De este modo purifican los romanos a las flotas de guerra» (Ap., *B. Civ.* V, 96. Trad. de A. Sancho).

La última frase de Apiano indica que el rito así ejecutado toma formas romanas, distintas del rito griego que se venía practicando.

En el siglo I a. C. Cicerón afirma que «los nuestros, ciertamente... el jefe militar a la cabeza, al empezar el viaje por mar, tenían por costumbre sacrificar ceremonialmente un animal» (*Nostri equidem... ducem, mare ingredientes*,

(3) Sobre el *portus Iulius*, REDDÉ, M.: *op. cit.*, pp. 164-171.

(4) Para los detalles de la guerra, ver Casio Dion: *Historia Romana*, XLIX, p. 6 y ss.

immolare hostiam consueverunt) (5). No hay testimonios literarios que nos aseguren la supervivencia de estas prácticas en tiempos de las flotas pretorianas, si bien, afirmaba Victor Chapot, «l'esprit conservateur des romains est encore plus frappant en religion qu'en politique, et il n'est pas possible qu'un usage traditionnel comme celui-là ne soit pas perpétué» (6).

La iconografía sacrificial en la Marina de guerra romana. La época imperial

El Museo Vaticano conserva un relieve con escena de partida/llegada de un barco militar a puerto. Se trata de una nave birreme sobre cuya cubierta vemos diez soldados pertrechados con los uniformes y bien armados. Junto a la quilla hay un cocodrilo. A partir de este detalle algunos autores (7) consideran que la escena hay que ponerla en relación con Egipto, concretamente con la derrota de Marco Antonio en *Actium*. La obra se data, pues, a finales del siglo I a. C. Este monumento es importante porque, de hecho, enlaza con las imágenes de «partida» o de «llegada» de la flota de guerra a puerto eran acompañados de un ritual, ya sea latréutico (de agradecimiento) o lustratorio (de purificación).

Ya he hecho mención a la excepcionalidad de la Columna Trajana. En ella se representan 2.639 figuras humanas a lo largo de 200 m de friso esculpido (8), donde, como en una especie de película, se van narrando las hazañas de Trajano en la guerra contra dacios y otros pueblos sometidos del área danubiana. Los fragmentos de este friso que más nos interesan ahora hacen alusión a la segunda guerra dácica, esto es, a partir del año 105 d. C. (9).

El hecho de que esta guerra tuviera como escenario un escenario naval fluvial —no conviene olvidar que se trata del Danubio, río de enormes dimensiones y caudal—, no influye ni en el tipo de barcos empleados por la Marina de guerra, ni, por referirme a otro aspecto, en el tipo de maderas utilizadas en la carpintería naval (10). Aunque había *hexeres* (barcos grandes con seis hileras de remos), cuatrirremes, trirremes, etcétera, en el Ejército las más común-

(5) CICERÓN: *Nat. Deor.* (Sobre la naturaleza de los dioses), III, 20.

(6) CHAPOT, V.: *op. cit.*, p. 108.

(7) Por ejemplo, ROBINSON, H. R.: *The armour of Imperial Rome*, p. 148, fig. 424. London, 1975.

(8) ROSSI, L.: *Trajan's Column and the Dacian Wars*. London, 1971; SETTIS, S. et al.: *La Colonna Traiana*. Torino, 1988; LEPPER, F. A. y FRERE, S.: *Trajan's Column: A New Edition of the Cichorius Plates. Introduction, Commentary and Notes*. Gloucester, 1988; COULSTON, J. C. N.: «Three new books on Trajan's Column», en *JRA*, III, pp. 290-309, 1990 (con más bibliografía en pp. 307-309); BODE, R.: «Der Bilderfries der Trajanssäule. Ein Interpretationsversuch» *BJ CVIII*, pp. 123-174, 1992; KOEPEL, G. M.: «Die historischen Reliefs der römischen Kaiserzeit. IX. Der Fries der Trajanssäule in Rom. Teil 2: Der Zweite Dakische Krieg, Szenen LXXIX-CLV» *BJ CVIII*, pp. 61-122, 1992 (incluye copiosa bibliografía actualizada en pp. 116-121).

(9) Sobre la guerra dácica de Trajano: STROBEL, K.: *Untersuchungen zu den Dakerkrieger Trajans*. Bonn, 1984.

(10) Las maderas más usadas en la construcción de los barcos romanos son las coníferas: ciprés, pino silvestre y cedro. Sobre este tema, ver RIVAL, M.: *La charpenterie navale romaine, passim* (en p. 305 y ss. el autor da todas las fuentes clásicas). París, 1991.

mente utilizadas eran las birremes y las *liburnae* debido a su manejabilidad y rapidez (11). Lógicamente iban escoltadas por otros barcos de apoyo con características distintas —más pesados—, que transportaban las armas y los víveres, así como la enfermería.

La ceremonia de la *lustratio militaris* (12), es decir, la purificación del ejército, ya sea terrestre o naval, se realizaba al comienzo de campañas, o bien, una vez iniciadas éstas, en acontecimientos de especial peligrosidad. Los textos de Livio, Apiano o Cicerón no precisan qué animales eran sacrificados en esta ceremonia realizada en las ensenadas del puerto, aunque sí estamos mejor informados de los animales que eran sacrificados en las lustraciones del Ejército de tierra: el rito consistía en una *suovetaurilia*, una ceremonia donde eran sacrificados tres animales explícitos en el nombre del rito: un toro, un cerdo y una oveja, según la ceremonia arcaica iguvina de origen indoeuropeo (13), tal como ilustran dos escenas de la Columna Trajana (14). Otro ejemplo es una inscripción de Bridgeness-Mumrills, Britania, dedicada al emperador Hadriano, que muestra a uno de los lados un relieve de la ceremonia. Se ven las figuras de los animales, el ara del sacrificio y los sacerdotes encargados de efectuar el rito, un *tibicen*, y otras autoridades con toga; detrás, y sobre las cabezas, se ve un *vexillum* o banderín militar que lleva inscrito el nombre de la legión *II Augusta*. La inscripción del texto principal honra al emperador Hadriano (15). Para Collingwood (16) se trata de la ceremonia de purificación con que se inaugura un nuevo tramo del Muro Hadriano, aunque para otros autores, como MacDonald (17), la escena «symbolizes the *lustratio* or solemn ceremony of purification which the soldiers would have to undergo before embarking on the Caledonian campaign» (18).

(11) Sobre este tema es fundamental FOLEY, V. y SOEDEL, W.: «Naves de guerra a remo en la Antigüedad», en *Investigación y Ciencia*, LVII, pp. 104-119. 1981.

(12) Sobre la *lustratio classis*, ver BOEHM, voz *lustratio*: *Realencyclop. der klassischen Altertum. Pauly-Wissowa*, cols. 2035-2036.

(13) NONY, D.: «Recherches sur les représentations du sacrifice des suovetaurilia» *AnHE (hist.)*, 521 ss, 1966-1967.

(14) RICHMOND, I.: *Trajan's Army on Trajan's Column*, pp. 8 y 51. London, 1982.

(15) *Corpus Inscriptionum Latinarum* / *Corpus de Inscripciones Latinas* (cito a partir de ahora *CIL*) VII 1088 = COLLINGWOOD, R. G. y WRIGTH, R. P.: *The Roman Inscriptions of Britain (= RIB). I: Inscriptions on Stone*. Oxford, 1965, núm. 2.139 con foto de pequeño tamaño que no permite apreciar los detalles.

(16) Comentario a *RIB* 2.139 (citado en nota anterior).

(17) MACDONALD, G.: «The building of the Antonine Wall: a fresh study of the inscriptions», en *Journal of Roman Studies*, XI, pp. 1-24 (con lámina de la escena ritual), 1921.

(18) Situando por tanto esta escena de la inscripción en un recordatorio de acontecimientos del año 82, narrados por Tácito en el contexto de expansión romana llevada a cabo por el general romano Gneo Julio Agrícola, el historiador romano narra así el «embarque» del ejército de Agrícola al comienzo de la campaña contra los caledonios:

«En el quinto año de operaciones, pasó Agrícola en la primera nave y, tras numerosos combates favorables, sometió a pueblos desconocidos hasta ese momento. Colocó guarniciones en la zona de Britania que iba a Hibernia [Irlanda], más que por temor, con la esperanza de que Hibernia, situada estratégicamente entre Britania e Hispania, y también respecto al mar de la Galia, podía ponernos en contacto, con ventajas mutuas, con esta parte tan importante del Imperio» (Tácito, *Agrícola*, XXIII-XXIV; trad. de J. M. Requejo).



Detalle de la inscripción del siglo II d. C., hallada en Bridgeness-Mumrills, Britania, con escena de sacrificio *suovetaurilia* en la legión *II Augusta*.

La ceremonia de la *lustratio* era, a decir de Bayet, «muy simple, aplicable a cualquier lugar y a cualquier comunidad, cívica o militar» (19); pero somos de la opinión que en ámbito militar, y en ocasiones como las descritas por Apiano en el *portus Iulius*, el acto nada tenía de sencillo, sino, al contrario, era sumamente complejo y poseía una gran efecto sensorial para participantes activos o pasivos, como una especie de representación teatral. Al colorido múltiple de exhibición de estandartes, que recibían las aspersiones del agua lustral, los trajes de parada o de campaña especialmente aseados para la ocasión, la formación de los soldados, los trajes sacerdotales de los celebrantes, en fin, componían un colorido cuadro a la vista. A ello hay que sumar los toques monótonos y acaso estremecedores —cuernos, tubas y bucinas (*cornua, tubae, bucinæ*)— de las comparsas militares en medio de un profundo silencio de los soldados en formación, así como el fuerte olor producido por los sahumerios y los efluvios procedentes de la carne quemada en los altares sacrificiales. Sobre estos músicos estamos bien informados por inscripciones donde no sólo se cita a los hombres que las tocan, *cornicines, tubicines* y *bucinatores*, sino que los relieves representan la forma de estos instrumentos de viento, metálicos, de los que los arqueólogos han rescatado algunos ejemplares (20). Además, al lado mismo del altar se situaba el *tibicen*, músico que tocaba la *tibia* (generalmente la *tibia* doble) acompañando los momentos culminantes del rito (v. *inf.* la fig. 5). La *tibia* era un instrumento que, como indica su propio nombre, estaba elaborado sobre una tibia, hueso de animal sobre el que, una vez vaciado el tejido medular óseo, se practicaba una serie de agujeros. Se hacía sonar soplando, al modo de la flauta actual. Acerca del uso de las tibias-instrumentos en los ritos nos informan, entre otros autores clásicos, el naturalista Plinio (21) y el poeta Ovidio, para quien «la flauta

Hay que recordar que Gneo Julio Agrícola fue nombrado gobernador de Britania en el año 78, como legado augústeo, título que llevaba anejo el mando supremo del Ejército en esta provincia. Inmediatamente, indica Tácito, le fue concedido el honor del pontificado máximo: *et sataim Britanniae praepositus est, adiecto pontificatus sacerdotio* (Agric. IX, 6). Sobre la campaña del ejército de ocupación romano contra los caledonios, Tácito, *Agricola*, 23-24 (aquí reproducidos), y HANSON, H. y GORDON, M.: *Rome's North West Frontier. The Antonine Wall*, pp. 40-42. Edinburgh, 1983. La flota de guerra británica en época romana, de la que quedan pocos testimonios, ha sido estudiada por CLEERE, H.: «The Classis Britannica», en *The Saxon Shore* (edited by D. E. Johnston), pp. 16-19. London, 1977. Sobre el «embarque» de Agrícola en el quinto año de campaña: Tácito, *Agricola*, XXIV; y el estudio de REED, N. H.: «The fifth year of Agricola's campaigns», en *Britannia*, II, pp. 143-148, 1971.

(19) BAYET, J.: *La religión romana. Historia política y psicológica*, p. 96. Madrid, 1984.

(20) Sobre el tema, SPEIDEL, M. P.: «Eagle-Bearer and Trumpeter. The Eagle-Standards and Trumpets of the Legions, Illustrated by Thee Tombstones Recently found at Byzantium», en *Bonner Jahrbücher* CLXXVI, pp. 147-162, 1976 = *Roman Army Studies*, I, Amsterdam: Mavors I, pp. 27-42. 1984. *Cornicines* y *tubicines* en la flota romana de guerra están citados en un *laterculus classiarium*, datado a finales del siglo II o comienzo del siglo III, sin más indicación que los nombres de los soldados-marineros, entre otros, *cornicines, tubicines* y *bucinatores*. SUSINI, G.: «Un catalogo classiarium Ravennate», en *Studi Romagnoli*, XIX, pp. 291-307, 1968; *L'Année Epigraphique*, p. 401. 1985, citado también por REDDÉ, M.: *op. cit.*, 535. Otro caso en *CIL* X 3416 de Nápoles: *D. M. / C. Arrio Montano / vet<e>rano cornici (sic) duplicario ex classe / Misen(ensis)...*

(21) *Historia Natural*, XXVIII, 3.

sonaba en los santuarios, sonaba en los festivales, y en los tristes funerales...» (22).

¿Qué sacerdotes protagonizan estos rituales? ¿Por quiénes eran auxiliados en el sacrificio del animal o los ritos sucesivos? La máxima autoridad religiosa, el *Pontifex Maximus*, era también la máxima autoridad política: en campaña, el Emperador o el general (*legatus*) obra en su representación. Cuando Trajano cruza el Danubio, una operación militar muy arriesgada, realiza la lustración de su ejército, momento que ilustra la Columna Trajana. El Emperador aparece vestido con el *cinctus Gabinius*, haciendo sus libaciones en el fuego mientras los sacerdotes auxiliares que ejecutan el sacrificio conducen los animales al altar. Otros protagonistas indudables son los *victimarii*. Algunos autores han traducido el término *hierourgos*, del texto de Apiano, por victimarios o matarifes, cuya actuación en el ritual corresponde a la *sacrificatio* (23) propiamente dicha: es este hombre el encargado de acuchillar al animal hasta que se desangra, y también quien lo descuartiza, poniendo a disposición del *haruspex* el hígado y otras vísceras del animal para su examen o manipulación. La epigrafía de la *classis* romana de Miseno nos informa de la existencia de un *victimarius principalis* (24). En otro lugar, a propósito de los harúspices militares, especialmente los legionarios, he destacado la importancia de estos personajes en los sacrificios rituales de animales, así como su papel en consultas privadas de soldados con fines adivinatorios (25). El vaciado de las entrañas del animal sacrificado, manipulación explicitada en el texto de Apiano (26), convierte en obligada la intervención del *haruspex*, examinando las entrañas (*extispicium*) con mayor razón en una ceremonia inmediatamente previa a una batalla naval que va a tener lugar, en la que es necesario obtener un presagio favorable.

Escenas de la Columna Trajana (27)

Sacrificio ritual de un toro sobre un altar (fig. 2).

(Escena LXXIX-LXXX, 211-213 Cichorius; 142 Settis) (28).

(22) *Fasti*, VI, 657.

(23) PEREA, S.: «*Haruspex legionis*», en *Gerión*, IX, pp. 183-184, núm. 39, 1991.

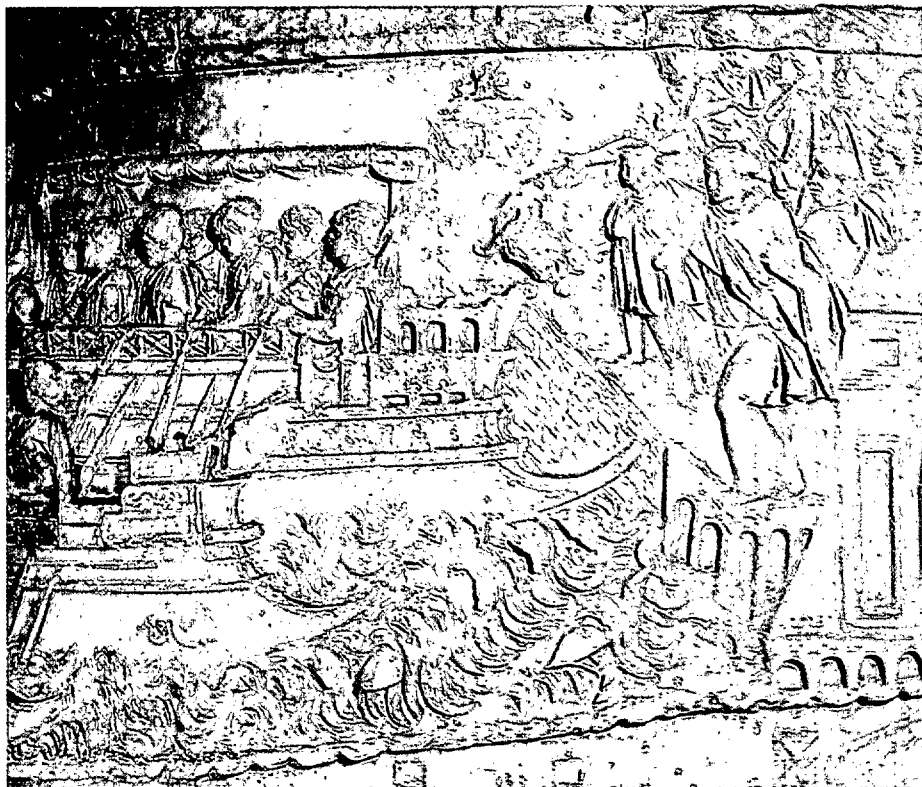
(24) *D(is) M(anibus). L. Valerius Victor, ex II[I] (triere) Fide, natione Sardus, victimarius principalis, militavit annis XXIII, vixit annis XXXI, Aurelia Spes co(n)iugi b(ene) m(erinti) fecit* (CIL X 3501). SANDER, E.: «Zur Rangordnung des römischen Heeres: die Flotten», en *Historia*, VI, pp. 347-367, 1957.

(25) PEREA: *loc. cit.*, p. 176 y ss.

(26) *B. Civ.* V, 96.

(27) Las cinco ilustraciones siguientes (figuras 2 a 6) doy dos referencias: la numeración canónica de las escenas, en números romanos, debida a CICHORIUS, C.: *Die Reliefs der Trajanssäule, Text Band II-III*. Berlin, 1896-1900; y luego la numeración de la lámina correspondiente en la obra de Settis citada antes en nota 8.

(28) También en KOEPEL: *loc. cit.*, pp. 63-65. Sobre aspectos rituales de la Columna



Sobre el muelle, reforzado con una serie de empalizadas de madera entre las que circula el agua, junto a la orilla misma, la imagen muestra en la mitad superior de este registro la escena del sacrificio de un toro, como ofrenda ritual para procurar buen viaje a la expedición de Trajano. La mayor parte de la escena está ocupada por el barco, que acaba de cruzar el Adriático, con los remeros todavía sentados en los bancos, señal inequívoca de la inminencia con que se realiza el sacrificio. Junto a las autoridades provinciales, y algunas damas nobles, el Emperador, mediante el sacrificio, exhibe su *pietas*, mirando al mar, en una metáfora (¿intencionada?) alusiva al gobierno del «timón del Estado». Como en otros casos, se repite la secuencia «sacrificio-*adlocutio* (discurso a las tropas)», ligando las escenas marítimas con las terrestres,

Trajana: SCOOT RIBERG, I.: «Rites of the State religion in Roman Art», en *Atti della Pontificia Accademia romana di Archeologia, Memorie*, XXII, pp. 109-113, 121-127 y 199, 1955; DERS.: «Contributo alla cognoscenza della topografia dell'arte e della storia nella Colonna Traiana. Il viaggio marittimo di Traiano all'inizio della seconda guerra dacica», en *Atti Accademia Scienze, Lettere, Arti di Udine*, ser. VII, I, pp. 73-102, 1957-1960; STUCCHI, S.: «La scena LXXX della colonna Traiana. Studi storici, topografici ed archeologici sul Portus Augusti di Ravenna e sul territorio classiciano», en *Convegno di Studi Zona Archeologica di Classe*, pp. 61-65, 1961; SETTIS *et alii*: *op. cit.*, p. 146 y ss.

pasando rápidamente del ámbito de la religión al ámbito de la guerra. Hay que señalar que el Emperador no aparece aquí con la toga sobre la cabeza, como sí lo hace en las primeras escenas de la Columna Trajana, en el primer sacrificio representado (escenas VIII, 22-24 Cichorius; 11 Settis), signo inequívoco de religiosidad. Dicho sacrificio primero corresponde al momento en que, comenzada la guerra, el Emperador divide el cuerpo del ejército en dos columnas: una de ellas atraviesa el río Apus, afluente del Danubio, sobre un puente de barcas; y luego, enseguida, ya en el campamento, el Emperador realiza un *suovetaurilia* lustratorio. Los soldados que allí aparecen pertenecen a la legión *I Minervia* (29), según la imagen de carnero que se aprecia en el estandarte del *imaginifer*. Esta legión llegaba desde Germania Superior en la primavera del año 102.

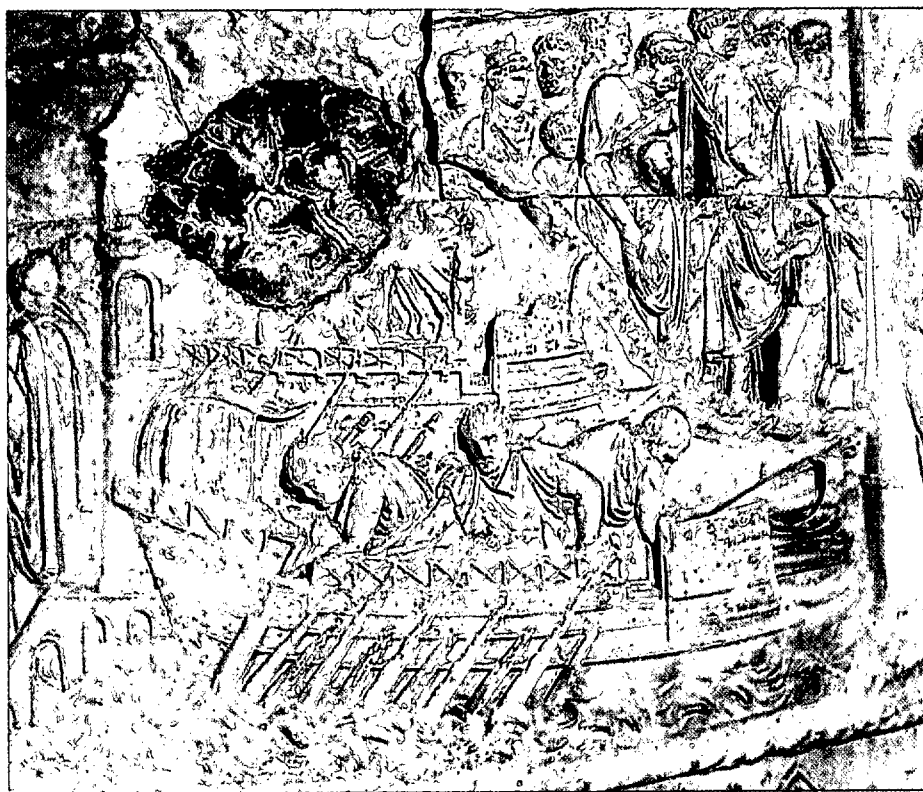
El altar (aquí fig. 2) está adornado con guirnaldas, y el animal es representado ya muerto, desangrándose, apoyando los lomos sobre las paredes del altar. No hay representación de otros animales sacrificados en esta escena, porque sencillamente no fueron sacrificados. El rito, de acción de gracias, no exigía —así parece— un triple sacrificio animal.

Segunda escala del viaje de Trajano: llegada a puerto y parte del cortejo sacrificial (fig. 3).

(Escena LXXXII-LXXXIII, 217-218 Cichorius; 146 Settis.)

La escena refleja el momento en que, apenas tocada la costa y desembarcadas las autoridades, los marineros recogen las velas y trabajan sobre cubierta. Separados por una moldura informe de la piedra (indicativa del final de una secuencia narrativa del viaje), la escena marina está separada del registro siguiente, terrestre, donde un grupo de adultos y niños forman parte de un cortejo sacrificial, también «inminente», representado poco después (v. *inf.* lámina siguiente). El cortejo, larguísimo y dibujado con detalle, muestra el desfile de ciudadanos (hombres y mujeres) de la segunda ciudad visitada por Trajano en su periplo rumbo a Dacia. Luego (escenas LXXXIV-LXXXV, Cichorius) se ven, en segundo plano, dos victimarios con el torso desnudo que sujetan por una brida a sendos toros con los cuernos y las testuzas convenientemente adornadas para el sacrificio, y en primer término otros dos victimarios, de espaldas, sujetando cada uno a un toro que conducen al sacrificio; sobre el lomo de cada toro cuelga, a ambos lados, una estola no muy ancha. La escena se cierra con una aclamación de los oficiales de la tropa, incluida la presentación de los *signa* o estandartes militares. La secuencia inmediatamente siguiente es la que podemos ver en la figura 4.

(29) ROSSI, 1971, 156.



El emperador Trajano presidiendo un nuevo sacrificio en el muelle del puerto (fig. 4).

(Escena LXXXVI, 225-227 Cichorius; 153 Settis.)

En el centro podemos observar el altar sacrificial, adornado con guirnalda a cada uno de sus lados. Sobre el mismo se agrupan las ofrendas. El Emperador, con una patera o plato de libaciones, vierte líquido sobre el altar. Es gesto propio del *Pontifex Maximus* en acción, escanciando líquido ritualmente sobre el ara encendida, o exhortando a la lucha a los soldados en presencia de los estandartes. En la base del ara sacrificial, el toro —todavía agonizante, pero vivo y resollante— es sujetado por el victimario, el sacrificador, que apoya su mano sobre la testuz. No se aprecian los cuernos del toro sacrificado. La escena se desarrolla, sin duda, sobre el muelle del puerto, pues los dibujos de arcadas corresponden a los puentes del malecón. El registro superior muestra varias arquitecturas ciudadanas: un teatro y, a la derecha, un templo de cuatro columnas de orden jónico y frontón triangular. Acompañan al Emperador varios personajes, cuyas funciones en el rito son difíciles de precisar. La esce-



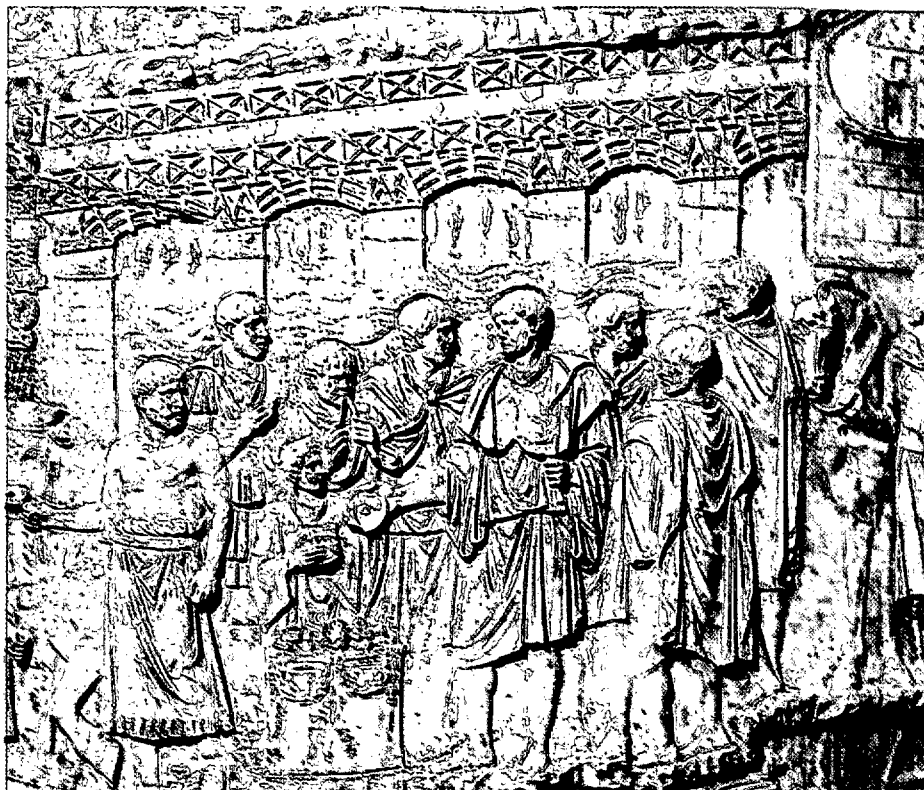
na, sin embargo, está dividida en dos conjuntos humanos enfrentados: a un lado, detrás del Emperador, está el Ejército, con las insignias —cuyo significado religioso es indiscutible— en primer plano; al otro lado del eje central está la sociedad civil, incluidas, en primer término, dos damas, una de ellas ofreciendo un objeto al Emperador (¿para que éste lo ejecute como ofrenda?).

Trajano realiza un sacrificio en una ensenada fluvial, junto al puente del Danubio (fig. 5)

(Escena XCIX-C, 259-262 Cichorius; 179 Settis.)

El magnífico puente que cruza el Danubio es una obra maestra de la ingeniería militar romana, debida al arquitecto Apolodoro de Damasco, que participó en la guerra dácica y luego en el proyecto arquitectónico del Foro trajano en Roma (30). Dicho arquitecto es, quizá, el personaje representado de espaldas en primer plano, justamente detrás del Emperador.

(30) GULLINI, G.: «Apolodoro e Adriano: Ellenismo e classicismo nell'architettura romana», en *Bolletino d'Arte* 53, pp. 63-80, 1968; LEON, C.: *Apollodorus von Damaskus und die*



Este cuadro muestra al Emperador haciendo una libación sobre el altar de ofrendas, vertiendo líquido ritual de la patera sobre la llama, en presencia de sacerdotes, oficiales y músicos. Un *tibicen* tañe una flauta doble; delante suyo otro personaje de menor tamaño parece sostener un cuenco. En este caso el ritual es más sencillo, sin sacrificio del toro que sujeta el victimario o matarife contemplando la libación.

La escena tiene lugar apenas pasado el puente y ya en la orilla izquierda del Danubio, a las puertas de la ciudad de Dobreta. A la derecha de esta figura, casi fuera de plano, se puede ver un palafrenero que sujeta por la brida un caballo de los embajadores dacios que acuden a dialogar con el Emperador. Una vez más, el sacrificio se muestra como algo necesario e inmediato.

Animales conducidos al sacrificio suovetaurilia (fig. 6).
(Escena CIII, 271-273 Cichorius; 189 Settis.)

Architektur, Diss. Innsbruck, 1961; ID., *Die Bauornamentik des Trajansforums und ihre Stellung in der früh- und mittelkaiserzeitlichen Architekturdekoration Roms*. Granz, 1971; PACKER, J. E.: *The Forum of Trajan in Rome. A Study of the Monuments*, 1977; ZANKER, P.: «Das Trajansforum als Monument imperialer Selbstdarstellung», en *Archäologischer Anzeiger*, p. 499 y ss., 1970; AMICI, C. M.: *Foro di Traiano: Basilica Ulpia e Biblioteche*. Roma, 1982; SETTIS, S. *et alii*: *op. cit.* pp. 36-44.



Esta vez las escenas marítimas están ausentes. El registro superior muestra al emperador Trajano, de nuevo investido como *Pontifex Maximus*, haciendo libaciones sobre un altar, acompañado de sacerdotes auxiliares y un tañedor de *tibia* múltiple u otro instrumento de viento. Un personaje de menor tamaño, quizá una niña, ofrece un panecillo. Hacia ese lugar de las libaciones, posiblemente instalado en una tarima o lugar elevado, se dirige un cortejo encabezado por seis hombres que avanzan en pareja codo con codo, portando cada uno un objeto ritual: rama de laurel, cubículo, otro una especie de sistro o sonajero; son seguidos por cuatro músicos militares, un *tubicen* y tres *cornices*, que sin duda están haciendo sonar los instrumentos, pues el artista ha sabido representar bien el gesto de expeler aire por la boca con el abultamiento de los carrillos de la cara. Siguen a los músicos dos victimarios que conducen, respectivamente, a un cerdo y a una oveja (o mejor un carnero, de cornamenta helicoidal) de lana tupida; detrás, el victimario principal, *victimarius principalis*, o «popa» (31), con el

(31) Aunque este último término no está atestiguado para el ámbito militar como grado; sí el de *victimarius principalis*.

torso desnudo, sujeta con la mano derecha al toro enjaezado, con la cabeza adornada; el hombre viste falda corta atada a la cintura (*succintus*) y la mano izquierda sujeta el mango, luego apoyado sobre el hombro, rematado en una especie de maza circular —parece que no cortante en este caso— utilizada posiblemente para golpear las rodillas del toro mientras éste agoniza.

Conclusiones

Los historiadores Tito Livio y Apiano de Alejandría nos han dejado vivos retratos de los rituales que el Ejército hacía en las enseñadas de los puertos, o en las playas, durante los siglos III-I a.C., con el fin de lustrar las armas (purificarlas) antes de comenzar la guerra. Con estos ritos se pretendía, de algún modo, «involucrar» a las divinidades en la guerra, a las que en ese momento se consultaba y pedía un *placet* para tal guerra. Ese «gesto favorable» se obtenía mediante la observación de las vísceras (*extispicina*) de las víctimas sacrificadas. Se sacrificaban los animales que fueran necesarios para obtener una víctima pura (*hostia pura*) y favorable. La carne era quemada, una parte consumida y otra parte arrojada al mar, como una especie de comunión entre los dioses, los hombres y las fuerzas de la naturaleza, en este caso el Mar.

En época imperial sigue la costumbre de hacer sacrificios lustratorios o latréuticos antes y después de las campañas militares, por tierra o por mar. Tras el breve estudio secuencial realizado sobre las escenas sacrificiales de la Columna Trajana, vemos que los *suovetaurilia*, sacrificio de toro, cerdo y oveja (*cfr.* fig. 5), se realizan en los momentos verdaderamente cruciales previos a la guerra, es decir, en el comienzo de la campaña y en el momento inmediatamente anterior a la entrada en el combate. Por contra, en los varios sacrificios intermedios, como principio o fin de escalas de viaje marítimo, se hacían ritos más sencillos, libaciones o libación + sacrificio, y en estos casos invariablemente un animal único, y siempre es un toro (figs. 2 y 4). Sólo en los *suovetaurilia* el pontífice máximo, en este caso el Emperador, aparece *capite velato*; y sólo en estos casos es cuando, además de la música de *tibicines* que acompañan la intimidad del sacrificio, intervienen los *tubicines* (tocadores de tuba) y *cornicines* (tocadores de cuerno, *cornu*) militares, acompañando el desfile de los animales hacia el ara sacrificial por el orden expresado: cerdo, oveja, toro. Conforme a esta regla, el relieve británico de Bridgeness-Mumrills (fig. 1) se produce en un contexto de un comienzo de campaña o empresa militar o bien en los momentos previos a un combate decisivo, en el que los romanos, sin duda, salieron victoriosos, realizando *a posteriori* el monumento conmemorativo. En definitiva, cada uno en su contexto histórico y en su valor artístico intrínseco, la noticia de estos sacrificios en las fuentes escritas o bien en sus representaciones artísticas, son un homenaje a la extraordinaria maquinaria de guerra que fue el Ejército romano, pero también son espejo de su piedad.

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

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

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

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

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

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

José Luis INFIESTA PÉREZ
Historiador

Es muy posible que los desembarcos en las islas Baleares en 1936, que tuvieron lugar a las pocas semanas de iniciada nuestra Guerra Civil, fueran consecuencia de la desorganización existente en la zona republicana en aquellos días, donde cualquier persona, jefe militar, político, diputado por una región o jefe sindical, por propia iniciativa y esfuerzo se creía con atribuciones para crear una columna militar, a emplear en los más variados e incluso disparatados objetivos. Tal curiosa situación es inapelable y queda demostrada con sólo echar una ojeada a los diarios de la época, en los que pueden leerse numerosos anuncios de diferentes unidades en formación y las direcciones a las que sus posibles componentes podían dirigirse.

La idea de realizar una operación para recuperar las islas Baleares —que, salvo Menorca, habían quedado en manos de los sublevados— era bastante lógica, teniendo en cuenta el tipo de medios con que contaba la República en el área mediterránea. La mayoría de la aviación allí existente era naval, de problemático empleo en tierra, constituida prácticamente por todos los hidroaviones *Savoia S-62* de exploración y bombardeo que poseía nuestra aviación naval —que aunque de concepción anticuada eran de construcción moderna—, y los *Macchi M-18*, algo más antiguos, así como con algún *Dornier Wall* de exploración y bombardeo y todos los modernos aviones torpederos *Vickers Vildebest*, hasta totalizar una cincuentena de aparatos. También quedaron en manos gubernamentales las tres bases aeronavales más importantes: la de la Escollera de Barcelona, la de Mahón y la de San Javier, en Murcia. Disponía, asimismo, de todos los barcos de guerra en servicio —menos el crucero *Almirante Cervera* y el destructor *Velasco*—, de la base naval mejor provista, y de los batallones de Infantería de Marina, en trance de ser disueltos, pero con efectivos que aún subsistían en Cartagena, radicando en Mahón —base que disponía de moderna artillería de costa y antiaérea— un regimiento de infantería y un batallón de ametralladoras. La Escuadra, empeñada por entonces en la vigilancia del estrecho de Gibraltar para impedir el paso del Ejército de África, poseía barcos de sobra para desprenderse de algunos y dedicarlos a esta operación. Hay que considerar también que la movilización, mucho más rápida y nutrida en la zona republicana que en la nacional, hacía que sobrasen efectivos humanos dispuestos a empuñar las armas y formar columnas militares a emplear donde fuera.

¿Quién decidió la realización del desembarco?

Mucho se ha escrito sobre qué autoridades o personas fueron el motor de este proyecto e incluso Massot y Muntaner —sin duda el autor que ha efectuado estudios más completos sobre los acontecimientos que tuvieron lugar en las Baleares durante la Guerra Civil— inicia el capítulo correspondiente de uno de sus libros con una serie de preguntas que, como tantas otras de nuestra contienda, no tienen aún una respuesta segura:



El capitán de Aviación Alberto Bayo Giroud fue nombrado comandante de la operación sobre Mallorca.

«¿Quién fue el responsable de la expedición organizada en la Barcelona republicana contra las islas “fascistas” de Mallorca, Ibiza y Formentera? ¿Qué relación tuvo esta expedición con la Generalidad de Cataluña, con el Comité de Milicias Antifascistas y con el Gobierno Central? No resulta fácil dar una respuesta coherente y precisa a estas preguntas, aparentemente tan sencillas. La empresa de Bayo, que comenzó con tan buenos auspicios, terminó con un ruidoso fracaso y nadie es amigo de responsabilizarse de los fracasos».

Sin embargo, algunos indicios y varios hechos concretos permiten afirmar que tanto el Gobierno de Madrid, como la Generalidad de Cataluña, el Comité de Milicias Antifascistas que funcionaba en Barcelona, algunos grupos y autoridades de Valencia, la mayor parte de los partidos políticos, los jefes sindicales y, desde luego, varios jefes políticos, militares y navales, tuvieron conocimiento previo y participaron en la operación, por más que posteriormente quisieran desentenderse de ella.

La mayoría de los autores se apresuran a suponer que el Gobierno de Madrid, ocupado en otros menesteres y sólo pendiente de las columnas adversarias que empezaban a puntear sobre la capital —el Ejército de África estaba pasando el Estrecho y el 14 de octubre ocupaba Badajoz—, no tuvo ni siquiera conocimiento del proyecto. Pero debe convenirse que el empleo de una serie de medios de guerra —barcazas de desembarco, navíos de guerra, aviones de San Javier y Mahón, transportes, etcétera— sólo pudo decidirse desde Madrid, al igual que la participación de la guarnición de la isla de Menorca y



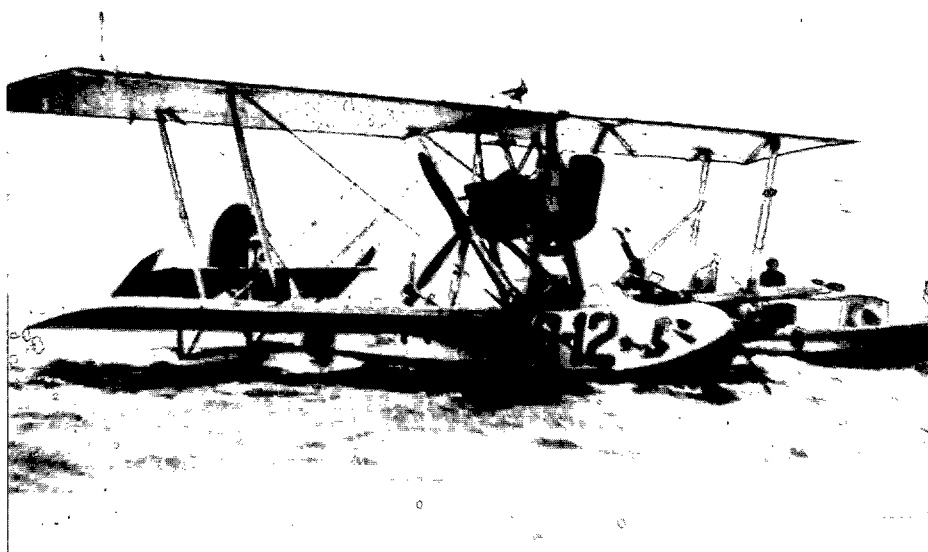
El teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, jefe de operaciones de la Flota gubernamental, autor de un plan para ocupar la bahía de Algeciras.

de una columna de guardias y milicianos, formada en Alicante, que recibió órdenes de pasar a Valencia. Es indudable que en la génesis de la operación y en la conjunción de todos estos medios habían tenido que cursarse órdenes a puntos tan separados entre sí como Valencia, Cartagena, Málaga —donde estaba la Escuadra—, Mahón y Barcelona, que naturalmente sólo podían proceder del Gobierno Central.

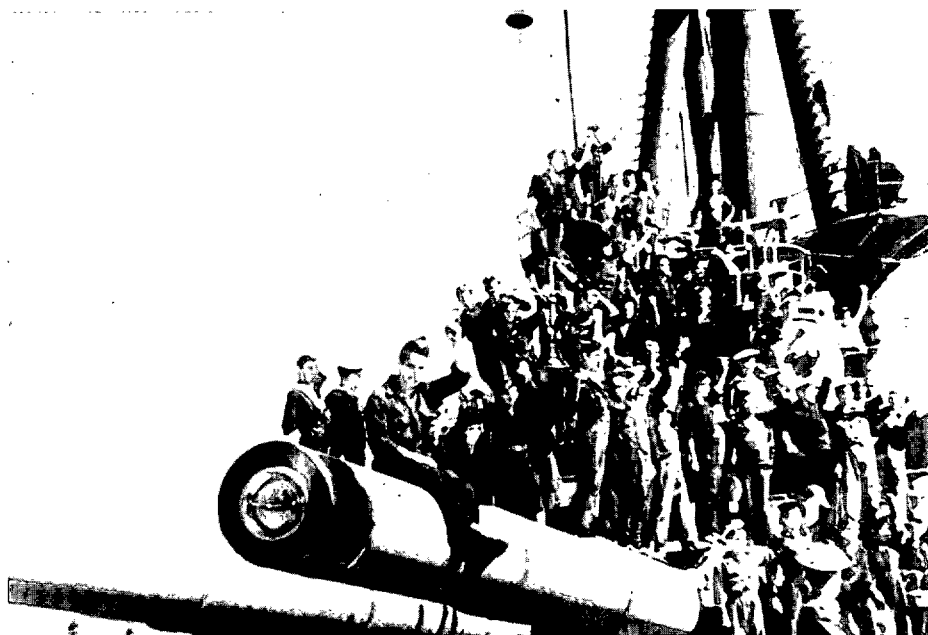
Pero son mayoría los autores que achacan el proyecto a «los catalanes», seguramente basándose en un párrafo de Azaña que, tras sus años de simpatía por el catalanismo, se habían vuelto un acérrimo anticatalanista, y así, por ejemplo, escribía en 1937 en su *Diario de la Pobleta*:

«Algunos en Barcelona habían por lo visto decidido aprovechar la ocasión para constituir “la gran Catalunya”, sometiendo a las provincias cercanas. Quisieron conquistar Aragón. También las Baleares. Bayo me telegrafaba todos los días contándome los progresos de la expedición

que había emprendido “por orden de la Generalidad de Cataluña”. En otros despachos me decía que conquistaba las Baleares para Cataluña. Cuando desembarcó en Mallorca pidió a Barcelona cien banderas catalanas. La Generalidad abrió créditos al Ayuntamiento de Ibiza. Estando en curso la expedición me visitó en Madrid don Pedro Corominas. Le demostré abrumadoramente y con dureza la enormidad del desatino que se estaba cometiendo, tanto en el orden militar como en el político. Y no escatimé los calificativos que merecían sus propulsores y organizadores, al parecer anónimos, puesto que Companys me había dicho que él no se mezclaba en tales asuntos y que “debía ser cosa de la Consejería de Defensa”. Ante estas palabras, Corominas, un poco chafado, me contestó: “para nosotros era una cuestión sentimental...”. “¿Imagina usted que la guerra pueda conducirse según lo que ustedes llaman sentimentalismo, en Barcelona?” “Mallorca es también una base desde donde se puede bombardear Barcelona” me contestó... Nada menos que eso, pues el programa de Jaime el Conquistador y que no se bombardeara Barcelona. Megalomanía y egoísmo. El caso que voy tratando es, sin duda, el más terrible ejemplo de esa guerra provincial o local que padecemos durante demasiado tiempo y que ha persistido en el norte hasta última hora».



Uno de los *Savoia* republicanos ametrallados junto a la playa por los cazas italianos.



Desde luego, la tripulación del *Jaime I* causaba respeto a cualquier visitante.

Estas absurdas opiniones de un apasionado presidente de la República, que repite en otros muchos de sus escritos —«aquella disparatada operación naci-

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

da de la tartarinesca vanidad, petulancia y desvariante ambición de algunos políticos barceloneses», pone en boca de uno de sus personajes de *La velada de Benicarló*— han influido en muchos otros historiadores y comentaristas, a pesar de ser insostenibles, infantiles y llenas de malevolencia, indignas de ser mantenidas por un hombre inteligente como él. Sin duda, Cataluña tenía todas las ansias de protagonismo acostumbradas, pero no es posible que deseara ampliar su territorio a expensas de sus vecinos y ni Aragón ni las Baleares lo hubieran consentido.



Indalecio Prieto, que inicialmente criticó duramente el desembarco, salvó sin duda a Bayo de las iras del Comité de Milicias Antifascistas, reclamando su presencia en Valencia.

Sostiene esta teoría, que podríamos llamar del «imperialismo catalanista», la mayoría de los autores que han escrito sobre el tema, de tendencias tan diversas como Salvador de Madariaga, Máximo García Venero, Hugh Thomas, Cabanellas y los hermanos Salas Larrazábal, uno de los cuales escribe:

«En contra de lo corrientemente aceptado, la iniciativa de la operación no fue catalana, pero no cabe duda de que la Generalidad la hizo suya y que pronto se transformó en una acción de servicio de tipo nacionalista. Alguien hablaba en términos “fascistas” de “la gran Catalunya” que se iba extendiendo por el *front d’Aragó* y ahora lo hacía por el mar latino, escenario de grandes campañas catalanas».

Pero de todo esto era responsable la situación tolerada en Cataluña —y en otras provincias— por el Gobierno Central, al aceptar la existencia de la

Consejería de Defensa de la Generalidad que, además de ser anticonstitucional, poca fuerza tenía frente al Comité de Milicias Antifascistas, con sede en la Escuela de Náutica, que era quien decidía cualquier operación militar. Esta situación hace comprensible que Bayo se sintiese dependiente de la citada Consejería de Defensa, pues era ella quien le había nombrado jefe de la expedición, siendo así natural que le mandasen partes, peticiones y notas.

Es posible que el primer proyecto que se conoce para efectuar un desembarco en Mallorca esté contenido en un bloc de notas redactado por el comandante José Fontán Palomo, que se conserva en el Servicio Histórico Militar de Madrid (S. H. M., Leg. 479; C-11; D-1 y Leg. 478; C-8; D-12). Este militar formaba parte del Estado Mayor Central el 18 de julio y, una vez producido el alzamiento, actuaba como jefe de Estado Mayor en el Ministerio. El cuaderno no lleva fecha, pero debe corresponder a los últimos días de julio o los primeros de agosto, constituyendo una especie de estudio previo o borrador —hecho por propia iniciativa o encargado por alguien que no conocemos— para la ocupación de Mallorca, operación que considera fácil. Apunta para su realización dos caminos: el desembarco de tres columnas en distintos puntos de la isla, o bien que no se precisase de ningún desembarco y que bastase simplemente con que la Flota hiciese una demostración de fuerza frente a Palma, complementada, si era necesario, por la ocupación de esta ciudad mediante el desembarco posterior de una columna de marinería.

Casi simultáneamente, el capitán de la Guardia Civil Manuel Uribarri Barutell había empezado a crear en Valencia una columna con el propósito de reconquistar las Islas, bien por decisión propia, bien como consecuencia de que el Gobierno Central había dispuesto que las islas Baleares pasasen a depender militarmente de la III Región Orgánica, por una orden aparecida en la *Gaceta de Madrid* de 7 de agosto de 1936; disposición que representaba que la organización y dirección de cualquier operación sobre las Islas debía depender exclusivamente de esta División. En medios valencianos se da siempre por descontado que fue en esta ciudad donde surgió la primera idea del desembarco y así, escribe el *Ideal Valenciano* de 7 de agosto de 1936:

«El capitán Uribarri, de acuerdo con el subsecretario de la Presidencia, señor Esplá, planeó el ataque a las islas. Cataluña, con su admirable espíritu de solidaridad que la distingue, se ha sumado al plan».

En la base aeronaval del muelle del contradique de Barcelona también se deseaba este desembarco, sobre todo desde que se había hecho cargo de su jefatura el capitán de aviación Alberto Bayo Giraud, y a la que asimismo accedió su amigo y compañero el capitán Fernando Baneyto López, comandante de la Base de Pollensa —de donde había tenido que huir precipitadamente al producirse el alzamiento—, que sin duda quería regresar a la Isla y que consideraba fácil su ocupación. Según Benavides, Uribarri tenía muy adelantados sus preparativos y consultó a Bayo desde Valencia si podría contar con apoyo aéreo cuando iniciase sus desembarcos, «levantando la liebre» sobre sus

propósitos y haciendo a éste, a partir de entonces, paladín del proyecto, que expuso a su antiguo jefe en Marruecos, el teniente coronel Felipe Díaz Sandino —recién nombrado consejero de Defensa de la Generalidad— y al consejero de la Gobernación, José María España, quienes acogieron con interés la idea del desembarco, entre otras razones porque Bayo era tenido por un militar combativo y de cierto prestigio y porque representaba liberar con poco esfuerzo una isla sublevada, ligada a Cataluña por motivos históricos, culturales y lingüísticos. Además, según escribe Carlos Rojas, José María Sbern, nacido en Mallorca y con lazos sentimentales y familiares en la Isla, insistía ante el presidente Companys en la posibilidad de reconquistarla, y eran muchos los huidos de las Islas que presionaban a diferentes organismos barceloneses con similares proyectos.

Es por esto que se fueron efectuando diversas gestiones y movilizándolo influencias hasta conseguir que se hablara del desembarco en una reunión de la Consejería de Defensa.

El proyecto de desembarco llega al Gobierno de Madrid

Una vez que el presidente Companys se hizo cargo del proyecto le prestó todo su apoyo, que probablemente no era muy grande en la Cataluña de aquellos momentos, dada su precaria posición ante el Comité de Milicias, que era quien decidía en todo asunto militar. Buscando otros apoyos escribió tanto al jefe del Gobierno, José Giral, que también era ministro de Marina, como a Juan Lluhi Vallseca, representante catalán ante el Gobierno. El proyecto de desembarco en las Islas pasó entonces a ser debatido en un Consejo de Ministros, donde el general Luis Castelló, ministro de la Guerra, se opuso terminantemente a él por considerarlo improcedente y poco oportuno al haber, a su juicio, otras atenciones más perentorias. Sin embargo, se llegó al acuerdo de pedir la opinión del Estado Mayor Central, designándose para tal cometido al coronel Epifanio Gascuña Gascón, inspector de Bases Navales, que había permanecido leal al Gobierno y se encontraba a las órdenes directas del ministro.

En aquellos momentos, en que sólo habían pasado el estrecho de Gibraltar muy pocos hombres del Ejército de África, se encontraba en estudio un plan trazado en Málaga —puerto donde estaba concentrada la mayor parte de la Flota— por el entendido teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, jefe de operaciones del Estado Mayor de la Armada. Consistía en una maniobra de gran amplitud, en la que debían intervenir todas las fuerzas navales y aéreas que pudieran reunirse, para apoyar un desembarco y el avance simultáneo de unas columnas mixtas de milicianos y tropa regular desde Málaga, cuyo objetivo era ocupar la bahía de Algeciras y rebasarla hasta Tarifa. De tener éxito, hubiera contribuido notablemente a mantener el dominio del Estrecho e impedir el paso del Ejército de África lo que, sin duda, representaba cambiar el curso de la guerra.



GENERALITAT DE CATALUNYA

El Capitán de Aviación, Don. Alberto Bayo Giraud, es el Delegado del Gobierno de la República y del de la Generalidad y representa a ambos en las islas Baleares. Por lo tanto ostenta la máxima representación de ambos poderes en dichas islas y recaerá sobre él exclusivamente la facultad de organizar, con el criterio que estime oportuno, las milicias voluntarias, así como el ejercicio de cuantas atribuciones competen a ambas representaciones del Estado.

Lo que le comunico a todos los efectos procedentes.

Barcelona, 10 de agosto de 1936.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD,

EL PRESIDENTE DEL
CONSEJO EJECUTIVO,

Bayo, en su libro, asegura que fue nombrado jefe de la expedición el 1 de agosto; pero este documento prueba que lo fue diez días más tarde, cuando ya se habían producido algunos acontecimientos fundamentales.

El coronel Gascuña trabajaba en colaboración con los comandantes de Estado Mayor Federico Pérez Serrano, Emilio Puig Mora y Emilio Sabaté Sotorra, que recibieron la orden de estudiar el plan de ocupación de Baleares,

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

cuyo primer paso fue conectar con el teniente de navío Prado, el cual, enterado del proyecto balear, accedió a prestarle el apoyo naval necesario y algunas tropas de marinería que en aquellos momentos le sobraban, con la condición ineludible de que se tratara de una operación rápida, de días y, sobre todo, que una vez concluida la totalidad de los hombres, armas, barcos y medios reunidos quedaran a su disposición para la operación sobre Algeciras que estaba preparando. De esta forma, la hasta entonces nebulosa operación sobre Mallorca fue aceptada por el Gobierno Central como una acción previa a la del Estrecho, prestándole la Marina alguna de sus unidades, siempre con la citada condición previa de que fuera rápida, pues además serviría para desentumecer todos los medios existentes en Menorca, los buques menores, la marinería de Cartagena y las columnas que se formasen en Valencia y Barcelona que, como hemos dicho, pasarían luego a ser empleadas en la otra operación. Las fechas casaban perfectamente, ya que las columnas malagueñas no estaban ni con mucho a punto. Recalcamos que se estableció así una especie de pacto táctico: la Marina apoyaría el desembarco en las Baleares siempre que consiguiera un éxito rápido y que, después, todos los medios reunidos revertisen sobre la otra operación.



El capitán Bayo durante el desembarco.

Al enterarse de la aprobación de la operación, presentó su dimisión el general Castelló, siendo sustituido al frente del Ministerio de la Guerra por el teniente coronel de artillería Hernández Sarabia. Tal dimisión y relevo son una prueba más de que el Gobierno Central estaba perfectamente enterado y que autorizaba la operación.

Hernández Sarabia dio luz verde al proyecto balear, saliendo desde Madrid para Málaga el coronel Gascueña y sus ayudantes para terminar allí, junto a

Prado Mendizábal, los detalles del desembarco. Además de los dos destructores puestos directamente a disposición de las columnas que iban a desembarcar —los *Almirante Miranda* y *Almirante Antequera*—, participaría inicialmente el crucero *Libertad*, en el que debía embarcar Gascuña o sus colaboradores, y el acorazado *Jaime I*, saliendo para Mahón o Barcelona otras unidades navales auxiliares, entre ellas las barcasas de desembarco *K* que quedaban en servicio —célebres por haber participado en Marruecos en el desembarco de Alhucemas y, mucho antes, durante la Gran Guerra, en los de los Dardanelos—, así como el remolcador *Cíclope*, el cañonero *Xauen*, el torpedero *N.º 17*, una flotilla de tres submarinos de la clase B, un aljibe, varias barcasas de la Tabacalera y cuatro transportes, barcos a los que posteriormente se unieron otros.

Bayo jefe de la expedición

El capitán Bayo fue nombrado jefe de la expedición mediante el siguiente documento firmado por el presidente Companys, aunque oficialmente es de suponer que no tenía atribuciones para hacer nombramientos militares:

«Generalidad de Cataluña. Presidencia.

El capitán de Aviación don Alberto Bayo Giroud es el delegado del Gobierno de la República y del de la Generalidad y representa a ambos en las islas Baleares. Por tanto ostenta la máxima representación de ambos poderes en dichas islas y recaerá sobre él exclusivamente la facultad de organizar, con el criterio que estime oportuno, las milicias voluntarias, así como el ejercicio de cuantas atribuciones competen a ambas representaciones del Estado.

Lo que le comunico a todos los efectos procedentes.

Barcelona, 10 de agosto de 1936.

El Presidente de la Generalidad.

Fdo.: Lluís Companys».

Este nombramiento, cuyo contenido publica Bayo en su libro fechándolo en 1 de agosto, presupone que se le dio aquel día el mando absoluto de la expedición y de los desembarcos que efectuó conjuntamente con el capitán Uribarri y condujeron al rescate de Formentera e Ibiza. No obstante, en la fotocopia del documento original del mismo —que reproducimos entre las ilustraciones de este artículo, tomándolo de la contraportada de un libro de Gordillo Courciéres—, lleva fecha de 10 de agosto; es decir, que fue librado diez días más tarde, a la vuelta de Bayo a Barcelona, después de que ya habían recuperado las dos islas citadas. Esta diferencia de fechas tiene importancia, pues cuando entró en conflicto con Uribarri ya le manifestó que había sido nombrado jefe único de las operaciones sobre las islas Baleares, lo que no era aún cierto; fue seguramente al saberlo cuando Uribarri abandonó la empresa y se reembarcó con su columna el día 9, de regreso a Valencia.

Según dice Bayo en su libro, se presentó entonces ante el Comité de Milicias —que llama Comité de Guerra— donde su proyecto fue «visto, discutido

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

y aprobado por unanimidad» y se autorizó a que formasen parte de él varias unidades formadas en Barcelona, entre las cuales se hallaban algunos grupos anarquistas.



Traslado de armas y municiones a una barcaza K.

Fracaso del desembarco

El desembarco, que se realizó con poca oposición en la madrugada del 6 de agosto, acabó por transformarse en un completo fracaso por motivos que no vamos a considerar, aunque debe tenerse en cuenta la llegada de nueve aviones italianos con sus correspondientes dotaciones. El 3 de septiembre aparecieron frente a las costas de la cabeza de playa el acorazado *Jaime I* y el crucero *Libertad*, portadores de la orden de reembarque. En el libro de Bayo —único en el que aparece el texto de esta larga y extraordinariamente mal redactada orden— se dice que se la entregó «el jefe del *Libertad*, firmada por el Comité Central de la Flota Republicana». La reproducimos a continuación, pues algo de su contenido puede «casar» con lo expuesto en varios de los conceptos mantenidos en este artículo:

«Al capitán Bayo:

»Estudiado con todo detenimiento el momento actual que en estos momentos atraviesa España, ya que estamos en antecedentes de cuanto ocurre en los distintos frentes de la península y vista la situación de Mallorca y las resoluciones que tomó el Gobierno de la República, en su consecuencia el primero para tratar de evitar un conflicto grave de carácter internacional (justificadísimo por los hechos comprobados por este Comité Central) y el segundo por reconocer que son de muchísima necesidad el atender y aplastar al Fascismo

en todo el litoral peninsular antes de meterse en ataques aislados como son Palma de Mallorca, y que no pueden atenderse por falta de material, personal y buques que coadyuvasen a la rendición de la citada isla, expone a dicho capitán lo siguiente:

»1.º Que no considere que se encuentra desatendido por el Gobierno por las razones que al margen quedan expuestas.

2.º Que el tener que marchar esta misma noche, es cumpliendo órdenes del Gobierno por considerar más necesaria la defensa y toma de distintos puntos de la Península.

3.º Que creyendo este Comité Central que de quedar las fuerzas a sus órdenes en la isla y no tener más defensa que la que tienen en la actualidad, considera que en pocos días serían copados, con la agravante de perder muchísimo material del cual carecemos en la Península, y otra mas grave aún, que sería el aplastamiento de una importante fuerza que lucha con gran encono para defender el régimen democrático legalmente constituido.

4.º Que las fuerzas a sus órdenes, al ver que no les llega la ayuda de material y personal que necesitan y viendo a un enemigo perfectamente pertrechado con aviación y cañones de gran alcance, además de desmoralizarse llegarán a abandonar sus puestos con justísima razón por ver agotadas sus energías.

»Visto todo lo expuesto con toda imparcialidad y discutido por todos los miembros que componen este Comité Central, que son los representantes de todos los buques que componen la Flota y que en el corto tiempo que llevaban actuando les sirve de gran experiencia en la lucha enconada que se está desarrollando en toda España, acordaron exponer a V. las siguientes medidas para su adopción tomadas por unanimidad:



El capitán Bayo.

»1.º Aprovechando que nos hace falta el personal y material para ocupar la mayor parte de Andalucía, avénganse a hacer una retirada a tiempo para ser más útil en otro lugar, sin que por ello desdiga en nada en su actuación.

2.º Se pondrá usted con sus fuerzas a las inmediatas órdenes de la Flota para cooperar con ella en la toma de puntos ya estudiados y que consideramos de gran éxito.

3.º Una vez iniciado el desembarco en la Península mandará las fuerzas que tiene y actuará en tierra con mayores garantías, ya que se encontrará defendido por la aviación y la Flota, considerando al actuar así un éxito seguro.

4.º Se comenzará a efectuar el embarco de todo su material y fuerza hacia Málaga, abandonando por el momento la toma de la isla de Mallorca esta misma noche, y

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

5.º De no hacerlo así, visto que no pueden distraer ningún barco de la Península los ministros que nos gobiernan, se verá entregado V. y todas sus fuerzas a una muerte segura y a un fracaso de las fuerzas leales, fuerzas que por las actuales circunstancias deben a nuestro juicio emplearse donde hacen más falta, no considerando la toma de la isla como objeto más importante en estos momentos.

A bordo del *Libertad*, 3 de septiembre de 1936.

POR EL COMITÉ CENTRAL: Firmas.—José Caneiro, Enrique Delmás, Anselmo Díaz, Pedro Bosiga, Modesto Deces, Aranz, Francisco Bértolo [hay una firma ilegible], Antonio Magallanes, Enrique Bouiza.

[Hay un sello que dice]: Flota Republicana. Comité Central.

[Hay otro sello que dice]: Flota Republicana.—Jefatura».



Desde los transportes forjados ante la cabeza de playa, los milicianos eran llevados a tierra en barcasas.

Además de ignorar si el Comité de la Flota tenía atribuciones para designar o cesar a los mandos, me resisto a creer que Bayo llegara a aceptar un documento así, suponiendo mejor, aunque no más probada, la versión de que Prieto «hablase por teléfono con el presidente Companys y le manifestase que no tenía más remedio que retirar el soporte de la Marina de guerra a la expedición, lo que corroboró el capitán de navío señor Buiza, comandante del crucero *Libertad*, al mismo Bayo, el cual recibió la orden del conseller de Defensa para que embarcase sus efectivos», según escribe Vicente Guarner en su libro. En cuanto a los firmantes del documento transcrito, José Caneiro Piernas, secretario del Comité de la Flota, era tercer maquinista del acorazado *Jaime I*; Enrique Delmás Blasco, buzo segundo del *Sánchez Barcáiztegui*; de Anselmo

Díaz se ha dicho que era el teniente de navío Anselmo Díaz Reinante, pero este nombre no aparece en el escalafoncillo de la Armada de julio de 1936; Francisco Bertolo Blanco era cabo electricista del crucero *Libertad*; Antonio Magallanes podía ser Antonio Magallanes Benítez, cabo de Artillería. Respecto al último firmante, Enrique Buiza, hay quien ha dicho que corresponde «naturalmente al jefe de la Flota Miguel Buiza», cosa poco probable, pues no tenía por qué cambiarse el nombre propio para firmar. No he podido identificar a Pedro Bosiga ni a Modesto Deces y, en cuanto a Aranz, tal vez era Antonio Arranz Benítez, cabo de artillería del *Almirante Ferrándiz*. La deficiente redacción del documento hace pensar que en la misma no participaron oficiales de la Armada ni cualquier otro personal capacitado.

La mayoría de los autores culpan del desestimiento de la ocupación de Mallorca a Indalecio Prieto, que en días precedentes había publicado artículos criticando y aun ridiculizando el desembarco, con párrafos como el siguiente:

«La conquista de alguna provincia española vale, de momento, muchísimo más que la conquista de Mallorca, por una razón bien sencilla: porque aquí la rebelión puede propagarse si nuestras fuerzas se debilitan y en Mallorca no. Allí había de quedar aislada. No iban a venir a nado los mallorquines con su fusil a la espalda a invadirnos por Levante y de otro modo es imposible por carecer de medios de desembarco».

Efectivamente no vinieron a nado con su fusil al hombro: lo hicieron con aviones y con barcos tras crear una poderosa base aeronaval en Palma. Cuando Barcelona empezó a sufrir los primeros bombardeos, muchos periódicos de esta ciudad le echaron en cara a Prieto, ya ministro de Marina y Aire, haber escrito estos imprudentes artículos; y así, podía leerse en el *Diario de Barcelona* de 17 de febrero de 1937:

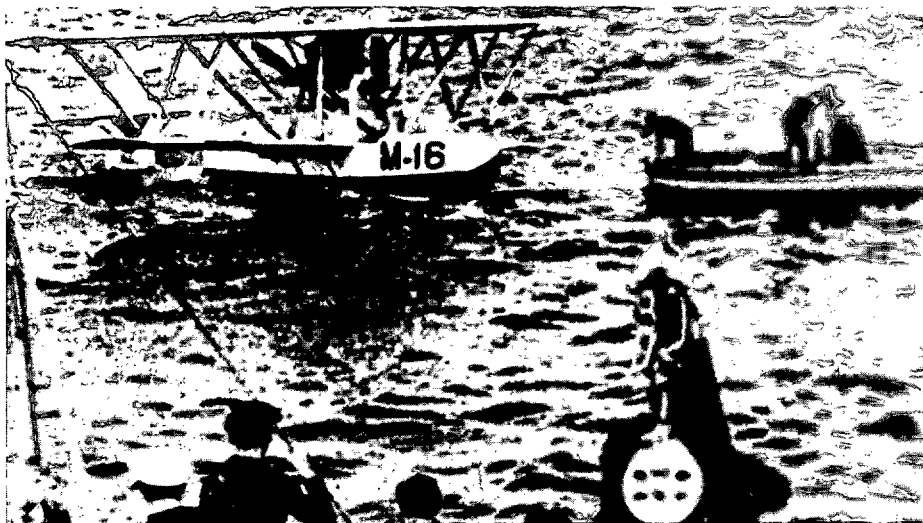
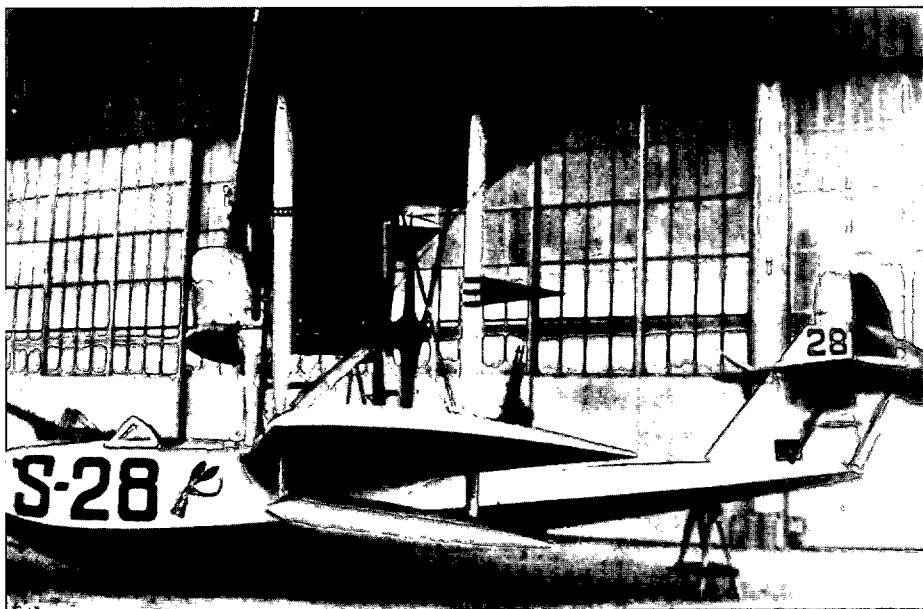
«Barcelona ha sufrido ya las consecuencias del abandono de la empresa de Mallorca. Ha sufrido y sufrirá los resultados de una secular supeditación al centralismo español».

Manuel Azaña cree, sin embargo, que Prieto no tuvo nada que ver con la orden de retirada, basándose en que en aquel momento no era aún ministro de Marina. Se olvida que desde los primeros momentos de la sublevación tenía una oficina en el Ministerio de Marina, donde su influencia debía ser notoria; y, sobre todo, que al constituirse el Gobierno Largo Caballero al día siguiente, era nombrado ministro de Marina y Aire.

De regreso a Barcelona, Bayo fue sometido a consejo de guerra del que no salió mal parado gracias a la protección de muchos de sus compañeros, entre ellos Vicente Guarner; pero su vida pudo estar en peligro acosado por el Comité de Milicias, hasta que Prieto, para protegerlo, ordenó su traslado a Valencia.

Finalmente transcribo la opinión del presidente Azaña en su *Cuaderno de la Pobleta*, hombre que creía tener grandes conocimientos militares, luego de su estancia en Francia durante la Gran Guerra y de su paso por el Ministerio de la Guerra:

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?



Para el desembarco se contó con la mayor parte de los hidroaviones *Savoia S-62* y *Macchi M-18* (en página anterior) existentes en España y con los destructores *Almirante Antequera* y *Almirante Miranda*.

«Que hubiera sido muy útil recuperar las Baleares nadie lo pone en duda. Que existieran los medios adecuados era para examinarlo y discutirlo. Que no servían para el caso los que se juntaron, estaba fuera de discusión para cualquier persona enterada. Militarmente era una improvisación loca. Gente allegadiza, sin mandos ni disciplina, sin espíritu combativo, sin material bastante,

sin sanidad ni hospitales, sin abastos, se lanza a desembarcar a viva fuerza en una isla bien defendida, sin que a nadie en Barcelona, se le hubiera ocurrido informarse del Ministerio de la Guerra, de las fuerzas y recursos que había en Mallorca. ¡Pero qué es informarse! Todo lo hicieron corriendo, sin conocimiento y, desde cierto día, contra las órdenes del Gobierno de Madrid. Dispusieron de su material, de sus oficiales, le secuestraron dos o tres barcos de guerra y cuando en Madrid no había ni una sola ametralladora (!) para cortar el paso de la Sierra, en Mallorca eran echadas al mar ochenta máquinas y un par de baterías, después de perder quinientos hombres muertos y no sé cuántos heridos. En un semanario francés, el *Vendredi* o *Marianne* u otro de este tipo, leí algún tiempo después una narración de un médico francés que se agregó en Barcelona a la expedición. Allí se palpa el desorden; la improvisación, la chiquillería. El Gobierno había despachado desde Valencia un barquito de guerra, el *Xauen*, para recoger en Mahón unos millones de cartuchos y otro material. Los expedicionarios de Bayo secuestraron también al *Xauen*, hasta que la empresa terminó. Recuerdo que hablé con Companys del caso. Me dio muy buenas palabras, pero sin resultados. Me parece que el Gobierno nunca logró echarle mano al material de Mahón. Fracasado el empeño nadie ha querido cargar con la responsabilidad de haberla ordenado. He interrogado sobre ello a varias personas y todas me responden con evasivas. Alguien me ha hablado (creo que Sandino pero no estoy seguro) de un Acta levantada en Barcelona, que no he logrado ver, que parece referirse más bien al caso de dar por concluida la operación y a las órdenes para su reembarco. Lo que sí referiré entonces es que la tripulación del *Jaime I*, por sí y ante sí, se presentó con un acorazado en aguas de Mallorca y obligó a los destroyers que llevaba Bayo y, por tanto, a toda la expedición a volverse».

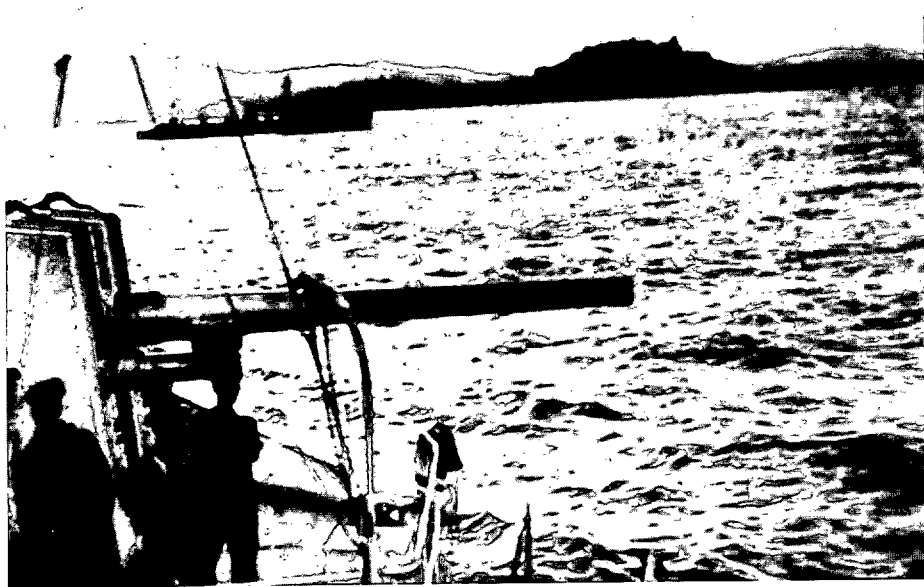
Da la impresión de que el presidente de la República estaba bastante mal enterado y que gran parte de lo que escribió son «chismorreos» indignos de su personalidad y cargo. Desde luego, en Madrid —donde yo estaba por entonces— había más de una ametralladora para oponerse al avance de los facciosos en la Sierra y es curioso que acepte que «hasta cierto día» se habían obedecido las órdenes del Gobierno, lo que prueba la participación de éste. Por otra parte, ¿era sólo culpa de Bayo o de Cataluña haber llegado a tal situación? ¿Qué responsabilidad alcanza al gobierno de Madrid?

La orden de abandonar la Isla, llegase como llegase a Bayo, fue únicamente consecuencia de la condición impuesta por el teniente de navío Prado Mendizábal de que la operación fuera breve. No fue más que el cumplimiento de lo estipulado.

Tal decisión pudiera parecer acertada en el caso de haberse tratado de una guerra corta; pero, mediado septiembre, todo indicaba que tal circunstancia no se iba a dar y que el papel de Italia en el suministro de armas a los sublevados iba a ser muy importante, pues ya había enviado a Marruecos dos poderosas formaciones de aviones de bombardeo y caza con sus tripulaciones. Como tal suministro tenía que efectuarse forzosamente a través del Mediterráneo, su control por la Flota republicana hubiera resultado mucho

¿QUIÉN DECIDIÓ EL DESEMBARCO DEL CAPITÁN BAYO EN LAS BALEARES?

más fácil poseyendo Mallorca. También hay que pensar que los *raids* que los cruceros facciosos emprendieron enseguida por este mar, hubieran sido muy difíciles, si no imposibles, sin contar con la base de apoyo de Palma; igualmente, las poblaciones del litoral republicano no habrían sufrido los bombardeos aéreos y navales a que se vieron sometidas. Además, la llegada de material soviético, que se inició unas semanas más tarde, hubiera resultado más fácil si los rebeldes no hubieran dispuesto de base ni aeródromo alguno en el Mediterráneo, obligando a sus cruceros a operar partiendo de Cádiz o de Ceuta. Debe recordarse que tras el hundimiento del mercante soviético *Komsomol* por el crucero rebelde *Canarias*, pocos fueron los barcos soviéticos que llegaron a España, debiendo emplearse en el tráfico con la Unión Soviética barcos españoles o neutrales.



Los destructores *Almirante Antequera* y *Almirante Miranda*.

La decisión de abandonar la operación —cuando posiblemente lo más difícil estaba hecho y cuando, insistiendo, tal vez podría haberse llegado al éxito— fue nefasta para los republicanos, que perdieron la oportunidad de disponer del dominio total del Mediterráneo. Este dominio era estratégicamente tan fundamental que incluso podía aceptarse la idea de arriesgar a sus más importantes unidades navales y hacerlas entrar en la poco protegida bahía de Palma, aunque se hubiera perdido alguna. Cabe preguntarse qué hubiera ocurrido si, por ejemplo, el acorazado *Jaime I* se hubiera situado frente a Palma en el momento oportuno.

ALUSIÓN HISTÓRICA A LA VIRGEN DEL CARMEN COMO PATRONA DE NAVEGANTES. (1623)

Balbino VELASCO BARJÓN
Carmelita
Doctor en Filosofía y Letras

Antonio Vázquez de Espinosa. Aventurero a lo divino

En torno al año 1570 nació en Castilleja de la Cuesta (Sevilla) Antonio Vázquez de Espinosa. De su infancia y formación disponemos de escasos datos. Únicamente sabemos que profesó en la Orden de Carmelitas, con toda probabilidad en alguno de los conventos del sur de la Península. Durante seis años fue profesor de Teología; las frecuentes alusiones en sus libros a costumbres de los judíos dan la impresión de que fue un estudioso de la Sagrada Escritura. Vázquez de Espinosa era un hombre inquieto. No era la cátedra su vocación y, como muchos de los españoles de su época, sintió que su destino estaba en las Indias, porque América no fue solamente una aventura para los españoles del periodo heroico del descubrimiento-conquista: continuó siéndolo también en la época virreinal, verdad es que con distinto signo. La llamada de las remotas Indias, acaso ya menos remotas, seguía haciendo presa de forma incontenible. La mayor parte de los emigrantes lo hacían con el fin de medrar. Fue indudablemente el aspecto crematístico el que más influyó y el que empujó más hombres hacia América en la fase posterior a la conquista: el legítimo deseo de salir de una vida de penuria y llena de privaciones, a que estaban sometidos muchas veces los hombres de la Metrópoli y que, en ocasiones, quedaban deslumbrados por indianos ricos que volvían a la patria.

Continuaron también aventuras a lo divino. Cuentan mucho en la Historia las incesantes oleadas de misioneros que gastaron sus vidas en entrega incondicional al servicio de los hombres y de las tierras americanas. La marcha de estos misioneros estaba perfectamente regulada. Sus nombres figuran en los ficheros de la Casa de Contratación de Sevilla y la Corona les proveía de lo necesario para el viaje.

No todos, sin embargo, marcharon por el conducto reglamentario y legal. Uno de estos misioneros que debió de pasar al margen de la ley fue el ya célebre carmelita Antonio Vázquez de Espinosa. Existen por lo menos graves sospechas de que tuviera las debidas licencias, porque su nombre no figura en los catálogos de pasajeros de Indias. A esto hay que añadir que los carmelitas tenían prohibido pasar a América. Con la perspectiva del tiempo, diremos que la treta que jugó a las leyes vigentes quedó sobradamente compensada por sus escritos, importantísimos para la historia de la América virreinal.

Viajero incansable

Afirma repetidas veces que estuvo catorce años en América y regresó a España en 1622; por consiguiente, debió de pasar hacia 1608. Según su propio testimonio, recorrió gran parte de las naciones hispanoamericanas, por haber «andado, visto y considerado, no sólo lo más de aquel nuevo orbe de Nueva España, Honduras y Nicaragua y todo el Reino del Perú». De ello ofrece abundantes pruebas.

Vázquez de Espinosa no era solamente un viajero curioso y culto que recorre con afán puramente descriptivo los virreinos americanos. Late a lo largo de su obra una inquietud que le hacía preocuparse por el bien espiritual de los indios. Aprovechó cuidadosamente las ocasiones para enseñar y predicar la doctrina:

«Yo aunque indigno misionero del Señor como deseo de agradarle predicando su divina palabra por aquellas extendidas regiones, llevaba todo recaudo el decir Misa; llegué a este pueblo [se refiere al pueblo llamado Sal] el martes de Carnestolendas en la noche del año 1617 y con mi llegada se alegraron todos, y el miércoles de Ceniza les dije Misa y se la puse, acudí a las necesidades espirituales y me certificaron que hacía más de un año que no habían oído Misa, y muchos años que tal día ni habían tenido, ni recibido ceniza, y bauticé los indios y muchachos que estaban por bautizar meses y años».

Afirma también en otro lugar, quizá con alguna exageración:

«Ha servido a su Magestad catorce años [alude a él mismo] en las Indias en la predicación y conversión de los indios, donde predicó más de dos mil sermones, catequizó más de tres mil indios y les administró los Santos Sacramentos, y en la conquista y reducción de los Tabalosos gastó en servicio de su Magestad, más de cuatro mil pesos en ornamentos y lo demás necesario para el culto divino, y en llevar dos soldados con armas y caballos a su costa y en bastimentos y municiones. Y en los altos de Arica doctrinó 18 poblaciones reduciendo los indios de ellas al servicio de Dios y de su Magestad, señalándoles la doctrina cristiana y buenas costumbres y para entenderlos y confesarlos aprendió la lengua Aymará en poco más de un mes, con que hizo muy grandes bienes y aquella tierra y a los nuevos fieles; lo cual también hizo en las provincias de la Nueva España y Honduras, procediendo siempre con cristianidad y buen ejemplo».

Debió de pasar calamidades y privaciones de todo tipo. En cierta ocasión, a 14 leguas del pueblo de la Sal, se le helaron una mula y un caballo muy bueno.

Después de haber recorrido distintos países de América regresó a España en 1622. Sobre algunas incidencias de la travesía hablaremos después. En

1623 lo encontramos en Sevilla. A finales del año 1623 o principios de 1624 estaba en Madrid.

En agosto de 1624 escribió al cardenal Mellini, protector de los carmelitas, agradeciéndole el interés que se había tomado por él. Escribió también al vicario general de la Orden en 1625, al que manifestaba su deseo de que todos sus asuntos se resolvieran a través del mismo y le agradecía el permiso otorgado para ir a Roma. A su vez, el general de la Orden, en octubre del mismo año, le concedió permiso para regresar a América, y en agosto de 1627 le instituyó comisario general de las Indias con facultad para fundar conventos.

Al parecer, sus deseos eran establecerse en el Perú en uno de los curatos siguientes: Carangas, San Andrés de Mechaca, Pacajes, Santa Bárbara o alguno de Pacarabano. No pudo realizar este último sueño porque murió en Madrid en 1630.

Autor de una obra importantísima

Vázquez de Espinosa es autor de una excepcional obra titulada *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*.

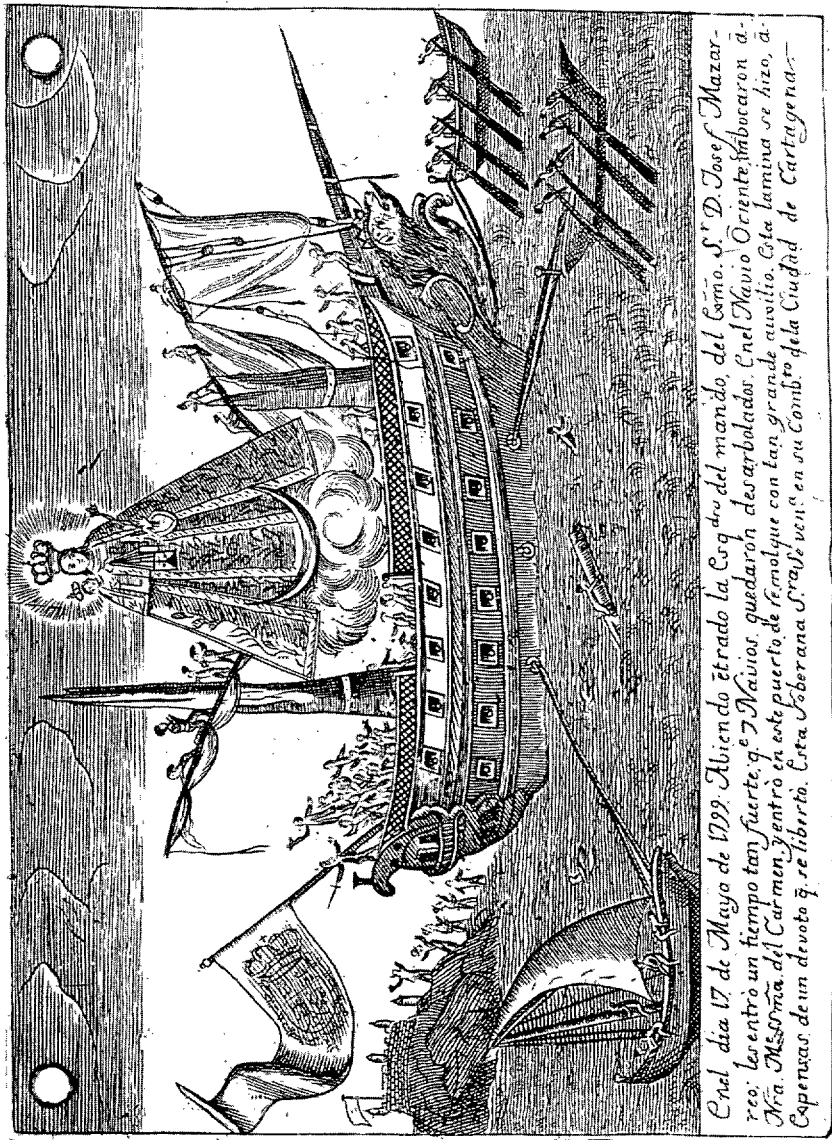
Cabalgaba este hermoso libro entre la selva de cronistas de América y la Historia propiamente dicha, pero no es una crónica ni es un tratado histórico: es preciso enmarcarlo en el ámbito de la Geografía. El autor, con un sentido que hoy llamaríamos periodístico, trató de ofrecernos una estampa real de la vida americana en el primer tercio del siglo XVII. Los catorce años que vivió en América, recorriendo distintos países, como hombre inquieto y despierto que era, le brindaron la oportunidad de hacerlo.

En este aspecto, el libro es único en su género; único e imprescindible para acercarse a los hombres y tierras del Nuevo Continente, pasado el periodo heroico de la conquista. Un libro de consulta para los estudiosos y de lectura obligada para quienes se interesan por América, que siempre subyuga y produce emoción. Nada de extraño que el *Compendio*, a partir de su publicación en la década de los cuarenta de nuestro siglo, se haya abierto paso briosamente en el campo americanista. De este *Compendio* corren en la actualidad tres ediciones, además de la traducción inglesa.

El deseo de Vázquez de Espinosa de que la Virgen del Carmen fuera patrona de los navegantes

En 1623 Antonio Vázquez de Espinosa publicó en Málaga un librito titulado *Tratado del viaje y navegación de este año de 1622 que hizo la flota de Nueva España y Honduras*.

Interesante resulta su lectura. Vázquez de Espinosa pretende hacer vivir a sus lectores las peripecias de un viaje azaroso desde las Indias a las costas españolas.



En el día 17 de Mayo de 1799. Aviendo tirado la Señal del mando, del Com. S.º D. Josef Mazarreo: le entró un tiempo tan fuerte, q.º 7 Navios quedaron desbarbotados. En el Navio Oriente, abocaron á Nra. Señora del Carmen, y entró en este puerto de femolque con tan grande auxilio. Esta lamina se hizo, á Capatzen, de un devoto q.º se libertó. Esta Señora vino en su Combate á la Ciudad de Cartagena.

Ex voto que recuerda la invocación a la Virgen del Carmen a bordo del navío *Oriente* de la Escuadra de Mazarredo, el 17 de mayo de 1799, con ocasión de un fuerte temporal. El grabado presenta al navío desbarbotado entrando remolcado en Cartagena bajo la protección de la Virgen (Museo Naval, Madrid).

Su condición de sacerdote hace que quede salpicado el relato con digresiones espirituales de carácter moralizante y con abundantes citas de la Biblia, en conformidad con el gusto de los escritores eclesiásticos de la época. El estilo, abundoso de párrafos interminables y cargado de repeticiones, hace pesada la lectura. No quiere que el lector se pierda ninguno de los pormenores. Demuestra en él un excelente conocimiento de los términos de marear. Emplea además palabras de cuño propio, como *ratar*, *velejar*, etcétera, que no se encuentran en el diccionario de la Academia. Ofrecemos seguidamente un breve resumen de su contenido.

La misma dedicatoria tiene sabor marinero, le recuerda las horas difíciles y peligrosas de las tormentas, la invocación a la Virgen, a quien llama *Estrella del mar resplandeciente, divina guarda de nuestro Norte Dios, Virgen Gloria y hermosura nuestra*, y recuerda también la protección experimentada en su penosa navegación.

En el prólogo, Vázquez presenta al cristiano rodeado de grandes peligros como inmerso en un mar tempestuoso. En medio de estos peligros debe estar pendiente de Dios, de lo contrario corre el riesgo de perecer. De nuevo aparece el símil del mar y la vida humana en una serie de consideraciones piadosas.

Comienza después el relato del viaje con datos interesantes para su biografía. El 27 de junio de 1622 salió la flota del puerto de San Juan de Ulúa hacia el puerto de Trujillo, en Honduras. Mal principio tuvo este viaje. Debido a las banderías y divisiones existentes no se hicieron las salvas de costumbre a la Virgen en el puerto, y Vázquez, con su sentido providencialista, vio en ello la causa de los innumerables desastres de que fue víctima la flota. Embarcado en la nave (*Candelaria*), al llegar a Trujillo pudo comprobar las divisiones y discordias entre los habitantes del puerto, y para remediarlas les hizo tres sermones exhortándoles al amor y la paz. Al mismo tiempo, celebró la Santa Misa e hizo rogativas para tener un viaje feliz. Desde Trujillo, y con fecha 28 de junio, la flota se dirigió hacia La Habana. A los tres días de navegación la nao de Vázquez arribó al puerto; las otras fueron llegando en los días de Santa Ana, 26 de julio, 1 y 4 de agosto.

En La Habana permaneció la flota hasta el 14 del mismo mes, en que se hicieron de nuevo a la mar las 27 naos que la componían. Los días de permanencia en La Habana fueron aprovechados para hacer los debidos preparativos y para profesar como Caballero de Santiago el general de la flota don Fernando de Sosa (que había sido capitán general de la Armada de 1615 a 1619), ceremonia que revistió especial solemnidad. No olvidó advertir Vázquez que confesó al capitán y a otros amigos. Aparece en todas las circunstancias el sacerdote.

El cuerpo principal del *Tratado* se reduce a descripciones de tempestades y de una plaga de ratas, los grandes peligros a que se veían sometidas las flotas.

Comenzando por la descripción de la plaga de ratas, Vázquez ofrece en ella pormenores de un grafismo espeluznante. Los marineros se vieron obligados a montar guardia día y noche sobre una pipa llena de bizcochos, y aún así las ratas hambrientas les mordían las manos. Entraban las ratas en las jaulas

de los papagayos y los mataban después de pelear con ellos; presenciaron una lucha de una rata con una gallina; incluso mordían a los mismos gatos y hasta se comían unas a otras. Dramática consecuencia de esta plaga fue la escasez de agua y comida que se vieron obligados a soportar, y hubieran perecido de sed a no ser por la lluvia. El propio Vázquez, que se encontraba en popa, fue uno de los que más sintieron esta necesidad. En medio de estas tribulaciones, Vázquez predicaba a los marineros exhortándoles a que las sobrellevaran con paciencia.

En la descripción de la tempestad, que sucedió el 8 de septiembre y duró treinta y seis horas, Vázquez da rienda suelta a su imaginación meridional y la describe con imágenes gráficas y atrevidas. Nos dice «que amaneció la mar por el cielo con sus olas hinchadas, encrespadas y encontradas, bramando el viento y la mar». Nos habla del miedo espantoso a los tiburones, en ocasión en que unos marineros obligados a ejecutar una maniobra difícil se vieron en grave peligro de caer al mar. Describe el hundimiento de la más gallarda de las naves de la Armada, con cuantiosas pérdidas materiales, espectáculo que quebraba el corazón. En medio de estos peligros, dice Vázquez de sí mismo: «Yo estuve lo más de ese día a la armadura de babor y asido por los corredores de popa con una estola y una devotísima imagen de Nuestra Señora cargada al cuello, exorcitando la tempestad del mar, viento y olas».

Después de la tempestad, recordando su condición de sacerdote, hizo una novena predicada a la Virgen del Carmen, «patrona y consuelo nuestro, a quien por tal deben tener los navegantes en los viajes y navegaciones».

Curioso precedente del patronazgo de la Virgen del Carmen en favor de las gentes del mar, desconocido por los historiadores del tema. Ignoramos que exista alusión anterior. Su deseo realmente ha tenido fortuna. La Virgen del Carmen es, en efecto, patrona de la Marina española. Esta novena termina con la letanía de la Virgen y algunas oraciones en latín y en castellano llenas de unción y que él compuso con este motivo. Vázquez era un hombre oportunista en el sentido espiritual y procuraba dar el conveniente enfoque a los acontecimientos externos.

Vázquez describe finalmente la llegada al puerto de Cádiz, que aconteció el día 28 de noviembre de 1622, según indicamos, después de haber padecido otra tormenta «con montañas y sierras de agua embravecidas, echando de sí furiosas y blancas espumas». Más de cien días había durado la penosa navegación.

BIBLIOGRAFÍA

VÁQUEZ ESPINOSA, A.: *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Ed. de Balbino Velasco Bayón, *Historia 16*. Madrid, 1992.

LA HISTORIA VIVIDA

José A. LALLEMAND ABELLA
Capitán de corbeta (R. N.)

Alejandro Lallemand, un médico del 98



Ya a las puertas del centenario del combate naval de Santiago de Cuba, parece un buen momento para traer aquí el testimonio de uno de los implicados en aquel triste evento: el médico de la Armada don Alejandro Lallemand Lemos; y ello con la serenidad de la perspectiva histórica y con el orgullo, cariño y respeto debido a nuestros mayores.

Nacido en Cádiz el 15 de julio de 1857, cursó estudios de Medicina en la facultad de su ciudad natal. La tradición militar de su familia le impulsó a ingresar en el Cuerpo de Sanidad de la Armada.

A lo largo de su carrera desempeñó, entre otros, destinos de tierra en Filipinas y Cuba, y al poco tiempo de regresar de la isla caribeña cubrió el destino de médico en el crucero acorazado *Infanta María Teresa*.

Participó en aquel luctuoso y desigual combate naval y, tras el Desastre, no quiso acogerse al Convenio de Ginebra, que no consideraba prisioneros de guerra a médicos y capellanes, quedando en tierras americanas atendiendo a los enfermos y heridos hasta obtener todos juntos la libertad.

Lesiones internas producidas durante el hundimiento del *Infanta María Teresa* le acarrearón la dolencia que le produjo la muerte el 22 de marzo de 1903.

Mientras estaba prisionero, escribió una carta a su familia narrando los pormenores del combate, carta que sus descendientes han conservado, inédita, con veneración. Si bien se trata de una carta íntima y llena de afectos, tiene el valor histórico de un testigo presencial; su denso contenido vivencial y la espontaneidad en el relato de aquellos hechos, merecen sea dada al conocimiento público en momento tan oportuno.

(1)



U.S.M.S. "NEW YORK"

A bordo del "Harvard" (prisionero)
en la mar a 10 Julio de 1898.

Queridísima Vicenta de mi
alma, queridísimos hijitos míos,
papaito, pnamaita y hermanos:
A todos les diré esta que empiezo
a escribirles en el momento
de salir de las costas de Cuba
para los Estados Unidos, salvado
milagrosamente de una muerte
horrible, según les contaré después.
Supongo la ansiedad en que ha
brán estado Vdes. por mí, después
de llegar ahí la noticia de la
catástrofe de la escuadra y sobre
todo del Ferusa, Vircaya y Oquendo.
Quiéras, si publicaron en España
la relación de los muertos, por las
primeras noticias que se dieron, fue
ya ya incluido en ella, pues por tal
me han tenido y no quiero pen-
sar haya sucedido así. Para tran-
quilizar a Vdes. he redacté un cable
grama que me ofrecieron poner
si era posible desde Tampa y en
el cual les decía "Salvado - Prisionero =
Bueno = Alejandro". Dios quiera ha-
ya llegado a tiempo para abrazarlos

la angustia horrible en que habrán estado por mí. Tambien les escribi una carta al dia siguiente del combate y que me ofreció hacer llegar a su destino un jefe de la marina noruega, agregado a la escuadra americana y la cual confio habrán Vds. recibido. Voy ahora a referirles algo de lo mucho que, desde la fecha de mi última carta que escribi a los pocos dias de llegar a Santiago de Cuba, ha ocurrido — A los pocos dias de estar allí y mientras los barcos nuestros hacian carbon aparecieron frente a la boca del puerto una flota de barcos americanos que bloquearon y que hacian imposible toda comunicacion de guerra. Al principio solo eran 10 y la mayor parte de ellos acorazados magníficos que cualquiera de ellos valia por todos los barcos nuestros, pero por si esto no bastaba para impedirnos la salida, a los 3 o 4 dias llegó otra escuadra que formó un total de 20 barcos que ya intentaron bloquearnos hasta nuestra salida. El 30 de Mayo comenzaron por primera vez el fuego contra nosotros, disparándonos por encima de los montes y cerraron el puerto y vio que a ellos les podría tirar mas que el color q. enfilaba la boca. Aquel dia solo duró dos horas el bombardeo y aunque caeron muchas granadas al rededor de todos los barcos, no le tocaron a ninguno.

El 3 de Junio a las 4 de la mañana nos despertó un trivotes de cañón tremendo que duró cerca de una hora. Era que un barco americano había conseguido entrar con objeto de echarlo a pique en la boca y cerrarnos la salida lo que consiguió solo en parte, pues aunque se fue a pique dejó espacio suficiente para que pasaran nuestros barcos (yojalá no lo hubiera dejado.) Se les cogió siete prisioneros que eran todos los que llevaba de dotación. El día 6 volvieron a bombardear y fue una cosa horrible pues el número de disparos de cañón que hicieron pasó, según los cálculos mas aproximados, de 7.000, la mayor parte con proyectiles enormes de tamaño. Aquel día fue milagroso que no destroraran algunos de los barcos pues aunque no podían apuntarnos y tiraban solo por cálculo al ritmo en que estaban los barcos, lo hacían bien y era una lluvia de granadas las que caían alrededor. Aquel día tuvimos algunas bajas pues mataron unos 20 entre marineros y soldados y entre ellos al 2.º comandante del Mercedes y herido un oficial del Oquendo. Desde aquel día ya siguieron incesantemente pero haciendo pocos disparos algunos con bombas de dinamita que hacían unos destrozos tremendos. A todo esto, la comida iba siendo un ver-

de deo hizo, pues como no podia entrar nada de fuera se iba agotando todo y yo que estuve al final encargado del rancho vi lo que costaba el poder medio comer pues llego a costarnos 30 duros diarios sin contar la carne y el pan que costaba un dineral. A mediados de Junio aparecieron en un dia 30 barcos mas a la vista del puerto. Bien pronto se supo que traian 20 mil hombres para desembarcarlos, mientras todas las tropas que habia en Santiago no llegaban a 4 mil, por lo que fue preciso desembarcar de la escuadra la mayor parte de las dotaciones para defender la poblacion mandando estas fuerzas el jefe de estado mayor de la escuadra que lo era D. Joaquin Bustamante (casado con una hermana de la mujer de D. Lorenzo Lacave). A los pocos dias hicieron el desembarco los americanos, atacando despues la poblacion. El primer dia hubo una carniceria tremenda tanto de ellos como de los nuestros, siendo gravemente herido en el vientre el pobre D. Joaquin Bustamante. A todo esto, de España aproximaban al general para que saliera a la mar a lo cual se contesto que era imposible la salida pues necesariamente nos echarian a pique en el momento de intentararlo y asomar por la boca del puerto, pero no basto la afirmacion del general y de todos los comandantes de barcos y despues de varias contestaciones se recibio la orden terminante de salir a pesar de todo y desde aquel momento ya no quedo a ningun duda alguna de la catastrofe que iba a tener lugar.

El 3 de este mes (cuya fecha no olvidare nunca) y media de la mañana, levamos ancla llevando siguiente: delante el "Feresa" por llevar la insignia tras de este el "Viceaja"; despues el "Colon" y por mo el "Oquendo". Como mi barco era el primero tenia que asomar a la boca, pues lo estrecho de obligaba a ir uno a uno, todos teniamos q. ran a pique al desembocar y que los demas no podrian salir. A muy poca distancia estaban tres acorazado de los mejores de la ricano y algo detras el resto de mis barcos eran una enormidad en numero. En el momento de divisarnos se vinieron todos rotos y fue aquello una cosa horrible. El uso de granadas que en un momento son en el "Feresa" es incalculable y la carria que hicieron tremenda. En un momento me llevaron a la enfermeria mas de la gracia de con barcos y piecitas destruidas de los primeros fue el comandante con camada de la barcos y otra en la malga tres veces grande las dos aunque por fortuna no muy a medida que curaba a unos llegaban otros. No era capaz de honorar a una piedra. to corria la voz de "fuego" y se mando en el pañol de los proyectiles que estaba al lado enfermeria de combate. Mande entonces a todos los que podian y como ya suponian con urgencia desalojar la enfermeria. El momento fue la confusion de gritos, caer fragmentos, una cosa horrible. El fuego iba ya medio barco. Una granada habia caido las calderas y el vapor que salia aumentaba horrible del cuadro. Cuando yo subi no podia un paso sin pisar un cadaver o un pedo de hombre. El general habia mandado a la bandera y como no habia bote puestas

ban destruidos, mandé que los que sapieran nadar se echaban al mar. Yo traté de ir a mi camarote, pero me fué imposible por el fuego. El General se echó al agua con un bablem y el Comandante, con un herider, tuvo tambien que echarse a intentar salvarse a nado. En un momento se llenó el mar de gente mucha de la cual se ahogaban a pies de casc. Yo busqué un salvavidas que á prevención tenía apartado desde el día anterior y sin tener la precaucion de quitarme algun ropaja y hasta con el revolver en la cintura, me encomendé á la Santísima Virgen y me eché al mar. En el momento de salir á flote y de intentar dirigirme á tierra, vi lo mal q. había hecho no demandarme, pues no conseguia adelantarme nada y apenas se podia sostenerme con la cabeza fuera del agua. Dos ó tres veces me hundieron algunos desgraciados que se ahogaban á mi lado y que me agarraron para sostenerme. Yo no sé como conseguí volver á salir. Llegó un momento en que ya las fuerzas me abandonaron sin haber conseguido reparar me del barco mas de unos diez metros. Cuando ya no podia más si que me llamaban y vi cerca de mí al pobre 2.º medico que con otros tres ó cuatro estaban agarrados á un bote hecho tiras y algunos pedacitos de verna. Conseguí acercarme á ellos y á un ferroso partido y esto me dió algun descanso, pero de pronto y estando cerca de la popa del Ferrosa q. estaba hecha un volcan sentí que nos arrastraban para el fondo y en aquel momento creí que todo había acabado pues nos iba á cojer la helice del barco acabada para funcionar pues los maquinistas no la habían parado. Fué un. Fué un momento de asfixia y estando sumergido, apogé

el pedazo de rema que tenía en la mano ³ contra la popa del bates y hice un esfuerzo supremo para separarme de ellas. Por fin, salí a flote y busqué a los demas. Todos habian desaparecido. Me encomendé otra vez a Dios y le pedí me salvara para mis hijos. Seguí luchando, pero ya no tenía fuerzas y sentí unos calambres tremendo. Llegó un momento en que me rendí y dejé ya de pensar en salvarme pues lo creí imposible, pero en este mismo momento vi cerca de mí y en la direccion que me llevaba la mar, la quilla de un bote, que apenas salía a la superficie. Esto me reanimó y despues de esfuerzos enormes conseguí llegar a él y nábilmente sobre la quilla. Aunque el bote estaba destruido vi que me sostenia y le di gracias a Dios con toda mi alma. Pero todavia tenía que sufrir otro martirio. Cerca del feresa estaba varado y ardiendo el Oquendo, la mar me iba acercando mucho a él y en aquellos momentos hizo explosion una caldera y comprendí que seguirian explotando los proyectiles y q. estaba en un peligro enorme que no podía evitar. Le volví la espalda y traté de incorporarme a ver si conseguia que me vieran desde algun bates americano y me rescataran, pero no pude incorporarme y solo el braso izquierdo podia mover. Sentí una segunda explosion del Oquendo, sin que oportunadamente cayera nada sobre mí ni el bote y cuando me felicitaba por esto vi cerca de una cosa q. me pareció un tiburón (q. por allí andan como hormigas). Apareció y desapareció dos o tres veces; se me pusieron los pelo de punta, me recogí enanto pude y... me hice el distraído para creer q. ni lo oí ni el horror me hubiera hecho caer al agua. Por fin, despues de un tiempo que

no se cuanto fue, pero q. me pareció una elevación, vi un vaporcito americano que se acababa, empecé a mover el bote irguiendolo q. era en el que me quedaba alguna puerca y por fin, vi que estaba salvado pues arriaban un bote y venían por mí. Me cogieron y a punto deirme metieron en el bote llevándome al barge americano q. no se como se llamaba. Al llegar a él me condujeron enseguida a la enfermería, me desnudaron y me metieron en cama, sintiendo entonces un dolor grandísimo en todo el cuerpo pero principalmente en el vientre bajo donde debí recibir un enteravime, un golpe enorme. Me pusieron el termómetro y tenía 40 grados.

Día 15 Voy a concluir esta a la ligera pues es posible haya ocasión hoy de mandarla: — Por la noche del mismo día 3 me trasladaron del barge que me recogió a otro que servía de hospital, en donde vi que orinaba sangre. al día siguiente tuve también fiebre y se siguió alguna sangre en la orina, pero ya desde entonces seguí bien y la orina siguió siendo natural. El día 6 me trasladaron con mi antiguo comandante a otro hospital flotante y al 10 ya curado del todo me trasladaron a este barco que se va con una porción de prisioneros para el arsenal americano de Portsmouth a donde llegamos hoy. Aquí no dicen que los oficiales seguirán viaje dentro de dos o tres días p. Annapolis, donde está nuestro General.

No me salvado ropa ni nada. He andado dos días descabro y sin nada en

la cabeza y mi traje consistia en un celoncillo y una camisa de domingo que me dio un oficial americano.

En este barco me han dado una munda de ropa de marinería, como a los demas oficiales.

El unico barco que ha salido bien ha sido el "Colon", que se salvó porque ni el rollo tuvo en el combate un muerto y 8 o 10 heridos y los oficiales tuvieron tiempo sobrado para hacer sus bauleros y trasladarlos a un barco americano, no llegando ni

aun a mi madre la ro-
pa que tenían puesta.

No digo pues quise
no cerrar este a ver si
consejo mandarlo
hoy a tierra, si me
lo permiten.

A todos los abra-
za con todo su alma

Alexandro

DOCUMENTO

Proceso por la pérdida de La Habana (1762)

La pérdida de la ciudad de La Habana a manos británicas, acaecida el 12 de agosto de 1762, originó el procesamiento de las autoridades militares españolas encargadas de la defensa de la plaza: el mariscal de campo Juan de Prado, gobernador, y el jefe de escuadra, marqués del Real Transporte, además de otros mandos subalternos. La causa se inició el 23 de febrero de 1763 por Real Orden y sus resultados fueron publicados en dos gruesos volúmenes por la imprenta de Juan San Martín, de Madrid, los años de 1763 a 1765, libros que en un magnífico estado de conservación forman parte de la Biblioteca del Museo Naval de Madrid.

En el mes de mayo pasado, don José Félix de Vicente y Rodríguez ha tenido el generoso rasgo de depositar en el Archivo del mismo centro un grueso legajo manuscrito de los años 1764 a 1765 que contiene originales, copias y copias certificadas del mismo proceso. Parte de esta documentación había sido publicada en los volúmenes impresos citados, pero no teníamos constancia de la conservación de la otra parte en los archivos españoles y, desde luego, tampoco en el de la Armada de El Viso del Marqués, cuyas series empiezan casi todas en 1784.

Ante la importancia de la documentación depositada, nos ha parecido conveniente dar a conocer a los investigadores un índice somero del contenido de este legajo, que tiene el número de inventario 2.551 de la sección de Manuscritos del Museo Naval.

Índice del contenido del legajo 2.551 de la Biblioteca del Museo Naval

1764, abril, 13. Madrid.

1765, marzo, 11. Madrid.

Causa formada contra Juan de Prado, gobernador y capitán general de la isla de Cuba; Juan Antonio de la Colina, capitán de navío; Baltasar Ricaud,

DOCUMENTO

coronel de Ingenieros; Carlos Caro, coronel del Regimiento de Dragones de Edimburg; Joseph García Gago, capitán de Infantería; marqués del Real Transporte, jefe de Escuadra; Diego Tavares, Mariscal de Campo; conde Superunda, teniente general; Dionisio Soler, teniente de Rey; Alejandro Arroyo, coronel, y Joseph Crell de la Hoz, comandante de Artillería, por la rendición de la plaza de La Habana y su entrega a las fuerzas inglesas, formándose una Junta a tal efecto.

Incompleta.

Contiene:

1.º) 1764, abril, 13. Madrid.

Oficio del fiscal a la Junta de Oficiales Generales del Ejército y de la Armada sobre la legislación a que debe ceñirse para emitir su dictamen. Copia.

2.º) 1764, diciembre, 30/1765, enero, 5. Madrid.

— Dictamen del fiscal.

— Acuerdo de la Junta de Generales para que se añada a los autos la conclusión del fiscal, se saque copia a los vocales de la Junta y se señale día para su votación. Copias.

3.º) Sin fecha ni lugar. Cargos, votos y juicios contra los acusados. (Incluye copia incompleta del dictamen del fiscal para conocimiento de los vocales.) Copias y minutas.

4.º) 1765, enero, 25. Madrid.

Oficio del fiscal al presidente de la Junta adjuntando representación. Copia.

5.º) 1765, enero, 25/28. Madrid.

— Representación del fiscal a la Junta sobre equivocación en la conclusión relativa a uno de los procesados.

— Auto acordado de la Junta para que se agregue la representación al dictamen y se saquen copias para los vocales. Copia certificada (1765, enero, 28).

6.º) 1765, enero, 25. Madrid.

Oficio del presidente de la Junta al fiscal tomando nota de la equivocación antecedente.

7.º) 1765, marzo, 4. El Pardo (Madrid).

Sentencia real recaída sobre los acusados. Copia.

8.º) 1765, marzo, 6. Madrid.

- Auto acordado de la Junta sobre cumplimiento de la sentencia.
- Diligencia de publicación.
- Diligencia de Notoriedad.
- Auto acordado de la Junta sobre notificación a uno de los procesados.
- Auto acordado de la Junta comisionando al comandante militar de Madrid la ejecución del embargo.
- Diligencia de notificación a uno de los acusados. Copia certificada.

9.º) 1765, marzo, 6/11. Madrid.

- Auto acordado de la Junta solicitando al rey licencia para su disolución. Decreto marginal favorable a dicha petición.
- Auto acordado de la Junta sobre su disolución. Copia certificada.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS

Construcción de un velero histórico

El Ayuntamiento de Amsterdam tiene el propósito de construir un velero histórico en colaboración con el Grupo Randstad. El barco, según modelo de un clíper de 1854, llevará el nombre de *Stad Amsterdam* (*Ciudad de Amsterdam*) y su construcción se ha presupuestado en la cantidad de 24.000.000 de florines holandeses, de la cual el Ayuntamiento y Randstad aportarán cada uno la mitad. Así lo han declarado públicamente hoy el concejal de Asuntos Económicos, la señora Krikke, y el presidente director de Randstad Holding NV, el señor Goldschmeding. Lo que une al Ayuntamiento y Randstad en este proyecto es su dimensión de creación de empleo. Además, tanto el Ayuntamiento como Randstad están convencidos de que la construcción de un barco del siglo XIX supondrá una importante contribución a la historia náutica de Amsterdam. Existen réplicas de barcos de los siglos XVII y XVIII, como el *Amsterdam* de la Compañía de las Indias Orientales, que data de 1784, y el *Batavia*, construido en 1625 en Lelystad. El *Stad Amsterdam* llenará el vacío existente.

La idea de construir un barco histórico de la época de esplendor de la navegación a vela surgió durante el desfile de veleros «Sail 95». En 1996 se encargó la realización de un estudio de viabilidad, dotado por el Ayuntamiento de Amsterdam con una subvención de 100.000 florines. El arquitecto naval Gerard Dijkstra recibió el encargo de realizar un diseño previo para un barco histórico que estuviera basado en el diseño del clíper *Amsterdam*, construido en 1854 en los astilleros de Oostenburg, Amsterdam. El diseño previo debía ajustarse a un gran número de condiciones esenciales. Entre otros requisitos, en busca de su primer empleo, y el proyecto debía poder aprovecharse para fines formativos y educativos, tanto durante la construcción como durante la explotación del barco. La realización del estudio previo ha sido dirigida por un grupo de expertos reunidos en el grupo de trabajo «Amsterdam 1854». En opinión del Ayuntamiento y de Randstad, Dijkstra y el grupo de trabajo ha conseguido incorporar plenamente en el diseño los requisitos formulados.

En la cubierta superior, el barco es una réplica histórica del clíper *Amsterdam*, un velero de hierro de tamaño medio, de 800 toneladas, procedente de la época dorada de la navegación de vela holandesa. Bajo cubierta, el barco ha sido diseñado de tal manera que recuerda en gran medida la forma en que se transformaron barcos originariamente de carga en barcos de pasajeros. Pueden realizarse travesías con un pasaje de 36 a 72 personas, según las exigencias de los usuarios.

El barco es también muy adecuado para recepciones y presentaciones, con capacidad para entre cien y trescientas personas. La tripulación fija está formada por 14 personas, que se amplían a 25 en las travesías.

El barco se construirá en su totalidad en Amsterdam. El astillero Oranje-Damen actuará como armador principal. Shipdock construirá el casco en el antiguo astillero del NDSM en Amsterdam Norte, y el resto del barco se completará en el astillero-museo 't Kromhout.

Durante todas las fases del proyecto se concederá especial atención a la formación y (re) educación, con el objetivo de crear oportunidades de empleo para desempleados y jóvenes en busca de su primer empleo. Con esta finalidad en mente la construcción del barco, que podría realizarse en quince meses, se ha alargado a tres años. A tal efecto Randstad contará con la colaboración de la oficina de Empleo y la organización laboral «NV Werk».

La construcción generará cien mil horas de empleo directo y cien mil horas más de empleo indirecto. Durante tres años la construcción del barco dará trabajo a un mínimo de 150 jóvenes por año. De esta forma, se dará entrada al mercado laboral cuando menos a 450 jóvenes.

El barco deberá estar terminado y disponible en el año 2000 para poder participar en Sail Amsterdam. Teniendo en cuenta un tiempo de construcción de tres años, la quilla deberá colocarse a más tardar en septiembre de 1997.

El cliper *Stad Amsterdam* estará disponible para explotación trescientos días al año. Los restantes sesenta y cinco días se reservarán en principio para trabajos de mantenimiento.

La explotación del barco cubrirá los gastos, según todas las expectativas. En la planificación de la explotación se parte del hecho de que el barco se alquilará para fines comerciales a compañías e instituciones ciento veinticinco días al año. La organización Randstad alquilará el barco ciento veinticinco días al año y el Ayuntamiento cincuenta. Tanto el Ayuntamiento como Randstad desean utilizar el barco para fines promocionales y de representación (también en el extranjero). Está previsto que el barco podrá participar en las regatas que la Sail Training Association (STA) organiza todos los años en Europa. En cuanto a las tripulaciones, la STA está orientada, sobre todo, a los jóvenes.

El Ayuntamiento y Randstad constituirán una sociedad naviera que funcionará como propietaria del barco. El alquiler del barco, tanto a los propietarios como a terceros, será gestionado por una sociedad de explotación.

El *Stad Amsterdam* tendrá su atraque en un lugar preeminente en el puerto de Amsterdam. Se piensa en la cabecera de la isla de Java, frente a la renovada terminal de pasajeros.

El Cabildo tomará una decisión definitiva sobre la construcción del cliper el próximo día 16 de abril.

Amsterdam, 4 de abril de 1997.

Joost Schiever (020) 5695175 (Randstad Holding).

Huub Winthagen (020) 5523245 (Ayuntamiento de Amsterdam).

Comunicado de prensa conjunto del Ayuntamiento de Amsterdam y Randstad Holding.

NOTICIAS GENERALES

El Museo Hispano de Ciencia y Tecnología

Organizado por el Ministerio de Educación y Cultura, la Comunidad de Madrid y el Programa Nacional I + D, el día 23 del pasado mes de junio se presentó un proyecto de museo virtual, denominado Museo Hispano de Ciencia y Tecnología (MHCT), mientras el Ministerio de Educación y Cultura y el Ayuntamiento de Madrid deciden la reapertura del Museo Nacional de Ciencia y Tecnología en esta capital.

Este Museo, de momento, no se puede visitar físicamente, pero se puede llegar a él a través de una página de Internet, la <http://mhct.dit.vpw.es>, para conocer los instrumentos científicos, náuticos y tecnológicos del patrimonio español, procedentes de las mejores colecciones museísticas nacionales.

El Museo Naval, que está dentro de una docena de museos elegidos, aporta 60 de sus más valiosas piezas, entre las que se encuentran el astrolabio estereográfico Coignet, de 1598, del que sólo existen tres ejemplares en el mundo, y el estuche náutico de Felipe II, un Wolckmer de 1596.

El CD ROM ha sido realizado por el Museo Nacional de Ciencias y Tecnología, cuya directora es doña Amparo Sebastián Caudet, y el desarrollo informático del proyecto se debe a la cátedra de Telemática de la Escuela Técnica Superior de Telecomunicaciones.

Los actos tuvieron lugar en el auditorio del Ministerio de Educación y Ciencia, calle San Marcos, 4, Madrid, y se contó con la presencia de diversas autoridades y personalidades de este Ministerio, de la Comunidad de Madrid y de la Escuela de Telecomunicaciones citada.

España y Filipinas. Primer centenario de la Emancipación

Organizado por la Universidad de Cádiz, y con ese título genérico, tuvo lugar, entre los días 14 a 18 de julio pasados, el seminario dedicado a la conmemoración del primer centenario de la emancipación de Filipinas, con un ciclo de conferencias y una serie de visitas a centros de la Armada (Observatorio de Marina e Instituto Hidrográfico), así como una exposición de objetos de arte filipinos de la época colonial.

Dentro de dicho ciclo, el coronel auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, pronunció una conferencia sobre «La Marina en Filipinas: una tarea imposible».

Aulas del mar de Cartagena

Bajo el patrocinio de la Universidad del Mar se anuncian las Aulas del Mar, correspondientes a 1997, que en su apartado «La influencia naval en la Historia» estudiará los orígenes y desenlace de la crisis colonial española en el Cari-

be, a través de un amplio temario que comprende Ejército y Sociedad, Sanidad, Educación, Comercio marítimo, Política naval, Vida cotidiana, etcétera.

Este aula es dirigida conjuntamente por el coronel auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, y por el catedrático de la facultad de Letras de la Universidad de Murcia, Juan Andreo García.

También ampliaremos noticias sobre el seminario en el próximo número, toda vez que, aunque a la salida de éste ya se haya celebrado, las exigencias de cierre no nos permiten una mayor información.

Premios «Virgen del Carmen 1997»

Un año más la Armada ha concedido los premios «Virgen del Carmen» en sus distintas modalidades, en el fomento de los intereses marítimos españoles. Los premiados en esta ocasión han sido los siguientes:

Premio del Mar. Libros. A don Angel de Marco, por su libro *José María Salazar y la Marina contrarrevolucionaria del Plata*, siendo su cuantía 750.000 pesetas.

Premio Elcano de periodismo escrito y audiovisual, a doña Ana del Paso, por su artículo «Viaje al fondo del mar a bordo del submarino *Marsopa*», publicado en la revista *Época*. La cuantía de este premio es de 350.000 pesetas.

Premio Universidad. Se le concede a don José Luis Cerezo Gutiérrez, por su trabajo titulado «La Ley de Escuadra de Maura-Ferrándiz», en una cuantía de 250.000 pesetas.

Premio Poesía del Mar, dotado con 150.000 pesetas, a doña Carmen Rubio López, por su poema titulado «Elegías del agua».

Premio Juventud Marinera. Se declara desierto.

Diplomas de Honor. El jurado, teniendo en cuenta los méritos contraídos por determinadas instituciones y personas, acuerda conceder los siguientes:

Al Museo Marítimo de Luanco (Asturias), por su notorio fomento de los intereses marítimos españoles.

A la Fundación para el Apoyo de la Cultura, de don Juan Herrera Fernández, por su labor de conservación del patrimonio histórico-artístico de la Armada.

A don Quintín Dobarganes Merodio, por su dilatada trayectoria en la difusión de la imagen de la Armada.

El lugar y fecha de la entrega de estos Premios se anunciará oportunamente.

Cursos de otoño de la Universidad de Sevilla

Dentro de los habituales cursos de otoño de la Universidad de Sevilla está prevista la celebración de un seminario titulado «Memorias del 98», coordinado por la profesora doctora María Luisa Laviana Cuetos, en el que está previs-

ta la intervención de destacados historiadores, y en el que se abordarán determinados aspectos de la acción naval en Cuba y Filipinas.

Las fechas del seminario han sido fijadas del 22 al 26 de los corrientes, por lo que en nuestro próximo número daremos cumplida reseña de los actos.

XV Semana de Estudios del Mar en Cádiz

La Asociación de Estudios del Mar ha programado las actividades de su XV Semana entre los días 22 a 26 del próximo mes de septiembre, y que esta vez tendrá por escenario la ciudad de Cádiz.

Aunque el programa de conferencias no ha sido fijado aún, está previsto que la sesión inaugural sea presidida por S. A. R. el Príncipe de Asturias.

En nuestro próximo número daremos amplia reseña de tan importante evento.

Coloquio Internacional de Historia Marítima en Salé, Marruecos

Del 30 de mayo al 2 de junio pasados se celebró un Coloquio Internacional de Historia Marítima en Salé, bajo el tema central «El *Jihad* marítimo de la Historia arabo-islámica», organizado por la Asociación del Bu Regreg y la recién creada Comisión marroquí de Historia Marítima. Contó con la colaboración de 80 participantes, provenientes de 12 países afro-árabes, además de Francia, Italia, Holanda, EE.UU., Japón, Turquía y otros, que dieron setenta comunicaciones en tres salas de la Asociación del Bu Regreg, en las que se desarrollaron en primer lugar las tres ponencias siguientes: «El *Jihad*: concepción, espacio, tiempo y literatura», «El *Jihad*: fundamentos, valores, objetivos» y «Cautivos, comercio, diplomacia, navegación». Es de lamentar la ausencia de los dos ponentes españoles, el académico Domínguez Ortiz y el profesor Morales Lezcano.

Cabe destacar entre las comunicaciones: «La piratería en el Rif oriental en la segunda mitad del siglo XIX», por el profesor A. Benjélloun, de la Universidad Mohamed V, de Rabat; «Los moriscos andaluces y el corso en Porto Farina entre 1609 y 1805», por el profesor tunecino A. Gafsi, del Instituto Nacional del Patrimonio; «El aporte de la ciencia náutica árabe a la historia de la navegación de altura», por el almirante francés F. Bellec; «Argelia, la razón de tres siglos de guerra entre la regencia de Argel y los españoles», por el profesor argelino M. Haddad, del Instituto de Ciencias Sociales de la Universidad de Constantina; «Ifriqiya y el corso de los siglos X al XVI», por el profesor I. Jadla, de la facultad de Letras de la Manouba (Túnez); «La piratería rifeña de 1856 a 1898. Mito y realidad», por el profesor marroquí M. Ounia; «las actividades comerciales de los *rais* y notables de Salé en el siglo XVIII», por el profesor A. Ben Driss, de la Universidad de Tetuán; «*Djihad* marítimo y corso político de 1822-1832», por el profesor Miège, de la Universidad de Provenza.

NOTICIAS GENERALES

El día 2 de junio se leyeron las conclusiones en árabe, francés, inglés y español. Son éstas: necesidad de un glosario de términos científicos, cooperación entre árabes y extranjeros, formación de investigadores, creación de un museo marítimo, etcétera.

Hay que mencionar la calurosa acogida por parte de todas las autoridades marroquíes, desde el rey Hassan II, quien envió un mensaje a los participantes, hasta el Ministerio de Asuntos Exteriores, que ofreció una recepción, así como del hijo del último *jalifa* durante el protectorado español, quien ofreció una cena en su villa de Salé.

En la nota enviada por el rey Hassan II se decía lo siguiente: «Los moriscos se establecieron en Salé y ayudaron a sus hermanos marroquíes... las mareas fueron puente entre los pueblos del viejo y del nuevo mundo, incluso aunque fuera con los conflictos y dramas ligados a la piratería...».

Se espera celebrar el segundo coloquio en febrero de 1998.

(Extracto de una información remitida por el periodista Francisco Sánchez Ruano.)

El *American Neptune* en Internet

La publicación marítima *American Neptune* tiene una página en la www de Internet. La dirección es <http://www.pem.org/neptune>. En ella se puede encontrar información sobre suscripciones, devoluciones y otros aspectos de la administración y distribución de esta publicación. Hasta que no se autorice el acceso a través de Internet, no se recomienda el uso de tarjetas de crédito. La revista solicita de sus lectores sugerencias y comentarios acerca de qué nuevas materias podrían añadirse a la página. La dirección electrónica es: Neptune @ pem.org.

CONVOCATORIAS

Congreso Internacional de la Historia Militar

La Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) se ha propuesto la organización de un Congreso Internacional los días de 23 al 27 de marzo del próximo año de 1998, para conmemorar el primer centenario de la pérdida de las provincias españolas de Ultramar: Cuba, Filipinas y Puerto Rico. Bajo el tema central «Ejército y Armada en el 98: Cuba, Filipinas y Puerto Rico», el Congreso pretende fomentar los estudios sobre este momento histórico trascendental para la vida internacional y reunir en un mismo foro a los investigadores de esta parcela de la historia militar, con la intención de que puedan aportar luz sobre el tema.

El desarrollo de las Jornadas tendrá lugar según el siguiente programa:

Primera jornada: 23 de marzo. Madrid. «Los antecedentes».

Segunda jornada: 24 de marzo. Madrid. «Las operaciones militares en Cuba».

Tercera jornada: 25 de marzo. Ávila. «Las operaciones militares en Puerto Rico».

Cuarta jornada: 26 de marzo. Madrid. «Las operaciones militares en Filipinas».

Quinta jornada: 27 de marzo. Madrid. «Las consecuencias».

La fecha límite para la admisión de inscripciones es el 31 de enero de 1998 y para la recepción de los textos definitivos de ponencias y comunicaciones se fija el 1 de febrero del mismo año.

De estos trabajos, el Comité Científico hará una selección para su admisión y lectura siguiendo criterios de interés, novedad y rigor científico.

Las ponencias serán de una duración de cuarenta y cinco minutos y las comunicaciones de diez minutos. Todas las que sean aceptadas serán publicadas en las actas del congreso, incluidas aquellas que no sean leídas en público.

Para las condiciones de inscripción, cuotas, normas para la elaboración de los trabajos, alojamientos y demás información que pueda interesar, dirigirse a:

Coronel de Infantería don Longinos Criado Martínez.
Secretario del Congreso Internacional de Historia Militar.
Servicio Histórico Militar.
Calle Mártires de Alcalá, 9.
28015 Madrid.

IV Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana

Están muy avanzadas las gestiones en torno a la realización del referido Simposio, que bajo los auspicios del Instituto de Historia y Cultura Naval se celebrará en Madrid entre los días 24 a 28 de noviembre próximo.

Hasta el momento se han inscrito 40 participantes, la mayor parte de las naciones hispanoamericanas, especialmente de Chile, Argentina y Perú, lugares de celebración de los anteriores simposios. Se contará también con la presencia de destacados historiadores uruguayos y mejicanos, y, asimismo, una amplia representación europea y española.

Dada la trascendencia de este acontecimiento, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL publicará en su número 59, correspondiente al último trimestre del presente año, una completa información del citado Simposio.

FILATELIA NAVAL

Para conmemorar el motín de Cavite de 1872, y el centenario de la independencia de las islas Filipinas en 1998, el Gobierno filipino ha emitido cuatro sellos de valor facial dos y tres pesos, 3.ª serie, y un sobre del primer día de emisión con los siguientes motivos:

- Sellos de dos pesos: el arsenal de Cavite.
- Sello de dos pesos: placa conmemorativa del centenario (en tagalo).
- Sello de tres pesos: la fuerza de San Felipe-Cavite (edificio capturado por los soldados y trabajadores filipinos).
- Sello de tres pesos: busto de Crisanto de los Reyes y Mendoza.

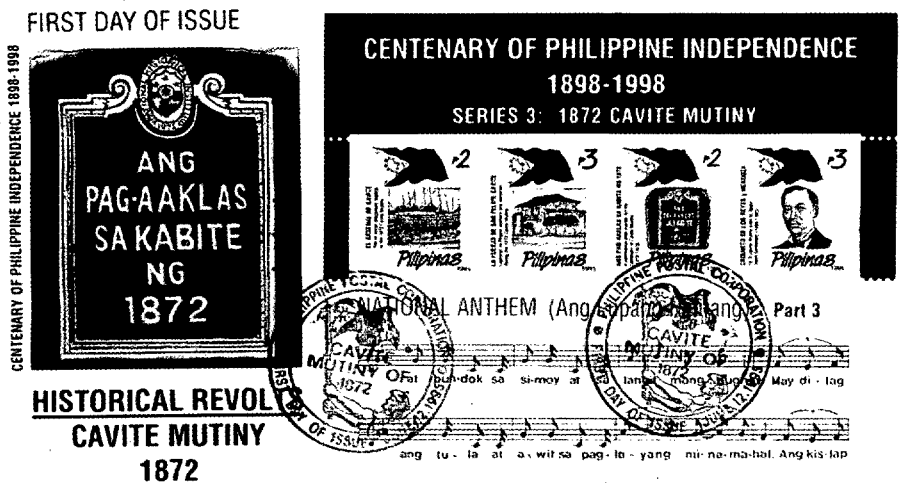
Se incluye, además, una tira con la partitura del himno nacional y la letra en tagalo.

Estos sellos fueron distribuidos por la Corporación Postal Filipina el 12 de junio del pasado año de 1995.

Cabe recordar que Crisanto de los Reyes fue un próspero terrateniente y empresario de Manila, armador de buques en el puerto de Cavite y uno de los principales promotores del motín que se celebra, razón por la cual fue exiliado a España. El centenario de su muerte se conmemoró en 1995.

Anotemos, asimismo, que la independencia de que se trata es la proclamada por Emilio Aguinaldo el 12 de junio de 1898 en Cavite el Viejo, ante el incumplimiento de la promesa del almirante Dewey por su ayuda en la guerra contra España. España cedió a EE.UU. el archipiélago por el Tratado de París (10 de diciembre de 1898), y a pesar de la proclamación de independencia citada y del posterior juramento de fidelidad a esta nación (1 de diciembre de 1901), la independencia real de Filipinas no sería reconocida plenamente por EE.UU. hasta el 4 de julio de 1946.

Los sellos y el sobre, enmarcados convenientemente y convertidos así en placa conmemorativa, son un regalo de don Gerónimo Berenguer de los Reyes, junior, descendiente de don Crisanto, al director del Museo Naval, almirante González-Aller Hierro, durante su visita a Filipinas en 1996.



José Antonio OCAMPO

RECENSIONES

MARCO, Miguel Ángel de: *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata*. Instituto de Historia Política Argentina. Rosario, Argentina, 1996 (15 x 22 cm.). 386 paginas.

Quince años después de su afamada e imprescindible obra *La Armada española en el Plata (1845-1900)*, Miguel Ángel de Marco nos presenta, por medio de una biografía, su inmediato antecedente, la actuación del capitán de navío José María de Salazar al frente del Apostadero Naval de Montevideo, creado en 1776; son los críticos años de la guerra de la Independencia. Por aquella obra que hemos citado recibió el premio «12 de Octubre».

Miguel Ángel de Marco es, con toda seguridad, ampliamente conocido por los lectores de esta REVISTA por su numerosa producción histórico-naval; recordemos un interesante artículo sobre Méndez Núñez en el *Plata*, publicado en el número 5, (1984), y otro en la *General de Marina* (1984), titulado: «La pobreza de unos héroes». El año 1986 pronunció su discurso de ingreso en la Asamblea Amistosa Literaria, en Cádiz, también sobre José María de Salazar. De Marco es director del Instituto de Historia Política de Argentina y pertenece a numerosas instituciones nacionales y extranjeras, entre ellas destaca que es académico correspondiente de la Real Academia de la Historia de España y también que es caballero de la Orden del Mérito Naval.

Aunque la parte central del libro la constituye la actuación de José María de Salazar en el apostadero de Montevideo, de Marco nos ofrece unos importantes antecedentes biográficos, desde su nacimiento, e incluso genealógicos. Por ser la adaptación de una tesis de doctorado ante la Universidad de El Salvador, ya podemos esperar que se trate de una minuciosa investigación efectuada, sobre todo, en fuentes inéditas y documentos originales y *escribo*, porque el resultado va mucho más allá de esta *esperanza*, ya que es un libro perfecto, completo; difícilmente se podrá aportar alguna nueva documentación de importancia, a lo sumo algunos detalles. Son varios años de paciente investigación, ya que, como el propio autor explica, la idea de efectuar esta biografía se debió a: «Hace veinticinco años el contralmirante Guillén Tato... me sugirió que cambiara el tema de investigación de mi beca en el Archivo General de Indias... por la biografía del jefe del apostadero naval de Montevideo en los días de la Revolución de Mayo, brigadier José María Salazar». El autor a partir de aquel momento comenzó pacientemente a acumular la información pertinente, trabajando en los siguientes archivos: Congreso de los Diputados de Madrid; Ministerio de Asuntos Exteriores de España; General de Indias, Sevilla; General de Marina, El Viso; General de la Nación, Argentina; Histórico Naval, Madrid; Departamento de Estudios Históricos Navales de la Armada Argentina; Museo Naval de Madrid y, finalmente, en nuestra Biblioteca Nacional.

El tiempo dedicado, los archivos consultados y las inapreciables cualidades de juicio, síntesis y de saber situar cada acontecimiento en el hilo conduc-

tor general, hacen de este libro el mejor de los regalos para todos los especialistas en temas navales.

Por todo ello ha sido premiado en los «Virgen del Carmen» de este año del Señor de 1997, en el apartado «Del Mar».

El índice es el siguiente, y entre paréntesis figuran algunas aclaraciones orientativas sobre lo tratado: Agradecimientos. Introducción. Los Salazar de Hellín (pruebas de hidalguía). Las Compañías de Guardiamarinas (ingreso, brigadier). La Expedición del «Atlas de América Septentrional» (exploración de Churruca y Fidalgo en 1792). La guerra contra los ingleses (ayudante de Escuadra del Océano, en Brest). En aguas del Mediterráneo (Mazarredo). Intermedio. Comandante de la Marina en el Plata (sucesidos de Buenos Aires y Montevideo; el caso Michelena, quejas contra Liniers). El rechazo a la Junta de Mayo (deposición del Virrey, negativa de Salazar a reconocer a la Junta). Vicisitudes de la contrarrevolución (sucesos del 12 de julio, pretensiones de la infanta Carlota Joaquina). Bloqueo del Río de la Plata (la no colaboración inglesa —supuestos aliados—, la pérdida de América se vislumbra como inexorable). La insurrección de la Campaña Oriental (arribo del virrey Elio, el combate de San Nicolás). Derrota de Montevideo y triunfos de la Revolución (batallas de las Piedras, el desquicio de la Marina, últimos días de Salazar en el Plata). Frustrada comisión en Suecia (informe a las Cortes, defensa de los marinos de Montevideo). Misión ante la Corte de Río de Janeiro (el retorno del Deseado, Salazar en Río, la presencia de Belgrano y Rivadavia. Muerte de Salazar). Epílogo. Conclusiones y Fuentes.

Al ser un oponente totalmente definido a la Junta de Mayo, en la que veía claros indicios de caminar hacia la independencia bajo el fin de apoyar a Fernando VII, se puede afirmar que Salazar ha tenido «mala prensa» en aquellas regiones y casi el olvido en España. De Marco viene a situarlo en su lugar: defensor del derecho divino del rey y de la unidad de las Américas con la península. Las dificultades fueron numerosas, apostadero vacío, falta de marinería, barcos viejos y... numerosos oficiales criollos... que tenían sus intereses familiares en la zona. Tampoco ayudaron los ingleses, aunque estaban haciéndolo en la península destruyendo también, de paso, todas las industrias nacionales que podían, con la excusa de derrotar a Napoleón. Siempre la pérfida Albión. Fueron los días del fusilamiento de Liniers y Gutiérrez de la Concha, la lucha entre hermanos. Salazar logró atrasar la independencia, ese fue su gran logro, aunque estéril; hoy, con satisfacción, podemos afirmar que cumplió con todos los medios a su alcance.

Antonio de la VEGA

WINDT LAVANDIER, César de: *La segunda guerra mundial y los submarinos alemanes en el mar Caribe*. 2.ª ed. Impresión Amigo del Hogar. Santo Domingo, 1997 (15 x 23 cm.). 416 páginas.

El autor es contralmirante retirado de la Marina Dominicana, estudió la carrera naval en la Escuela Naval Militar mexicana en Veracruz y, navegó en

buques mercantes y de guerra nacionales durante la segunda guerra mundial; precisamente a bordo del vapor *San Rafael* dominicano; siendo segundo oficial, el buque fue torpedeado y hundido el 3 de mayo de 1942 por el *U-125*, en la ruta de Tampa (Florida) a Kingston, en Jamaica. El contralmirante Windt fue también agregado naval en Londres (1947-1949), subsecretario de Estado de la Marina y jefe del Estado Mayor de la misma. En la actualidad es presidente de la Sociedad Dominicana de Geografía y profesor de Historia Naval en la Escuela Naval de la Marina de guerra dominicana.

La primera edición de este libro se publicó en 1982 por la Universidad Central del Este.

Se relatan en el libro los hechos navales acaecidos en el mar Caribe debidos a torpedeamientos de buques mercantes por parte de submarinos alemanes desde febrero de 1942 hasta el final de la guerra, con un censo de más de 400 hundimientos.

El relato del contralmirante Windt auna con éxito el más estricto análisis histórico, con relatos descriptivos y testimonios propios de la vida en la mar en aquellos terribles momentos, tanto en los mercantes como en los submarinos. Se relatan minuciosamente los hechos: unidades involucradas, estado de la mar, tácticas de combate, pérdidas en vidas humanas y en toneladas, desaparición de submarinos, quiénes eran sus comandantes, características de las tripulaciones. Asimismo destaca la vertiente humana que se nos traslada, rara en los libros de historia, que ayuda a comprender la dureza de aquella guerra en mares tan cálidos como el trópico caribeño. De la minuciosidad en el tratamiento del tema nos da cuenta la siguiente selección del índice, primera parte: la guerra submarina en aguas de América (12 capítulos, entre ellos, El punto de vista de EE.UU. en el caso del vapor *Hannover*, Submarinos alemanes en América, Ataque a Aruba). Segunda parte: una nueva forma de hacer la guerra (11 capítulos, entre ellos, El submarino —descriptivo—, El convoy *ONS5*, El submarino *U-570*, El *U-126* y El corsario *Atlantic*). Tercera parte: la guerra submarina en el Caribe y la Marina dominicana (nueve capítulos, Hundimientos de los vapores *San Rafael* y *Presidente Trujillo*, La guerra en las Antillas menores). Existen once anexos con cuadros tan interesantes para el lector como: I. Éxitos de los submarinos en el mar Caribe, con submarinos atacantes, nombre del comandante, buques hundidos, toneladas, y averiados (más de dos millones de toneladas perdidas). II. Relación de los más exitosos comandantes de submarinos en el mar Caribe, encabezada por Adolfo Piening, a bordo de *U-155*, que hundió en tres misiones 19 buques con 84.572 toneladas. VIII. Buques hundidos durante el período del 16 de febrero hasta el 16 de agosto de 1942, con una escalofriante cifra de 276 buques en seis meses exactos. El autor afirma que si en aquellos momentos se hubiesen dedicado todos los medios submarinos disponibles a aquel teatro, el resultado de la guerra pudiera haber sido otro, aludiendo a la interrupción del tráfico de petróleo desde Venezuela y México a Inglaterra.

Existe una numerosa parte gráfica muy interesante por su selección y novedad, e incluye fotografías de muchos comandantes de submarinos.

Completa el libro una bibliografía más bien corta, casi toda estadounidense, pero en la que está lo fundamental, Belot, Doenitz, Morison, Frank, etcétera.

Se trata, por tanto, de un libro bien escrito, con excelente precisión histórica y de gran interés para los aficionados a la guerra submarina.

Antonio de la VEGA

RODRÍGUEZ, Máximo: *Les espagnols a Tahiti, 1772-76*. Société des océanistes. París, 1995.

Este excelente libro es, básicamente, la traducción del español, con anotaciones efectuadas por Horacio Belçaguy, del texto biográfico escrito por el primer español que residió en Tahití con cierta permanencia —ya que vivió ininterrumpidamente desde enero a noviembre de 1775—, el soldado de Marina y traductor Máximo Rodríguez.

Horacio Belçaguy era argentino, arqueólogo marítimo y miembro del Laboratorio de Etnología prehistórica del CNSR. El texto traducido parte de un original existente en la Real Sociedad Geográfica de Londres, incrementado con una muy importante Introducción del conocido investigador español Francisco Mellén.

Máximo Rodríguez, limeño, soldado de Marina, con bastantes días de mar en sus ojos y manos, el año 1770 embarcó en el navío *San Lorenzo* y participó en la expedición mandada por González de Haedo a la isla de David, llamada entonces por los españoles San Carlos, y actualmente isla de Pascua o Rapa Nui; allí se inició en el aprendizaje de las lenguas polinésicas, conocimiento que incrementó en la expedición Boenechea a la isla de Tahití el año 1772 a bordo de la *Santa María Magdalena*. Varios individuos tahitianos llevados a Lima terminaron de imponerle en el lenguaje y, por ello, en la expedición de 1774 al mando del mismo Domingo de Boenechea, asistió con el empleo de intérprete. Durante el período citado permaneció en la isla en compañía de dos franciscanos, los padres Jerónimo Clota y Narciso González, y el marinero o grumete Francisco Pérez.

Quizá debamos recordar que la isla de Tahití fue descubierta el año 1767 por Samuel Wallis, que la llamó isla del Rey Jorge o San Jorge; fue visitada al año siguiente por Bougainville, que a su vez la bautizó Nueva Citerrea; finalmente, Cook residió en ella durante el período de abril a julio de 1769. También quizá debamos citar las investigaciones de Robert Langdon y de Roger Hervé, según los cuales a la zona ya habían llegado los españoles allá por el año 1526 en la carabela *San Lesmes*, separada por causas del tiempo de la flota de García Jofre de Loaysa. Son elucubraciones que el ducho Landín Carrasco califica de «descubrimientos oscuros, escasamente documentados, que tienen su apoyo en hipótesis más o menos sostenibles».

Estas expediciones citadas son casi los últimos viajes descubridores españoles serios y continuados por el Pacífico; la iniciativa fue del virrey del Perú, el catalán y barcelonés Manuel Amat y Junient, siendo secretario del ramo don Julián de Arriaga. Todavía hubo una tercera expedición a Tahití el año 1775 bajo el mando de Cayetano de Lángara, que fue la que devolvió a los cuatro residentes españoles al continente americano.

Según los autores, varía el número de las islas descubiertas en estos, podríamos llamar, viajes del virrey Amat, número que oscila entre siete o nueve. La actual Tahití, cuyo nombre local escrito en grafía española era Otaheti, fue bautizada Amat por Boenechea en 1772. Dados los editores, el interés por la identificación de las islas en cada momento es máximo, de ahí la abundancia de notas y aclaraciones.

El diario está escrito día a día con los acontecimientos más importantes, relato de las actividades de los indígenas, sus costumbres, utensilios, etcétera. Máximo Rodríguez es muy crítico con los frailes, pues no hicieron nada por evangelizar. Son muy importantes las capitulaciones celebradas el 5 de enero de 1775 entre el rey de España, representado por el comandante Boenechea y los jefes locales Vehiatua y Tu. Boenechea falleció en la isla el 26 de enero y allí quedó enterrado con uniforme, sable y bastón de mando ante la curiosidad de los locales.

Dadas todas las manos que intervienen en el libro, la estructura de éste es complicada; de ello da muestra el índice que se apostilla por este censor, lo más consecuentemente posible: Prefacio de Claude Robineau. Introducción de Francisco Mellén Blanco (editor de la versión española, 1992). Anexo. Cronología y Bibliografía, también de F. Mellén. Nota del traductor. Nota concerniente a la ortografía española. Nota concerniente al prólogo (de Máximo Rodríguez, contestando a los indignos cuentos escritos por el capitán Cook sobre él y Tahití); por fin, llega el *Diario* con el título castellano de «Relación diaria que hizo el intérprete Máximo Rodríguez de la isla de Amat, alias *Otagiti* el año de 1774». En el *Diario*, los capítulos son los distintos meses. Glosario de términos con las dificultades evidentes. Términos tahitianos con ortografía española, traducidos al francés en relación con el tahitiano actual. Finalmente, Notas del traductor, absolutamente inapreciables, como es natural.

Se ha trabajado en los archivos siguientes: Indias, Museo Naval y Bibliotecas de Cataluña, Universidad de Sevilla, Historia Natural británico, Real Academia de la Historia, Nacional de Madrid y de París.

Sobre Francisco Mellén creo que no es necesario tratar, baste recordar su impecable *Manuscritos y documentos españoles para la historia de la isla de Pascua*, recensionado en el ya veterano número 15 de esta REVISTA (1986); es autor de numerosos artículos en ella y en la *General de Marina*, en la de *Historia Militar*, *H-16*, etcétera, y con especial dedicación al tema que estamos tratando: Cartografía del virrey Amat sobre el Pacífico sur (1770-1775), presentado en las Primeras Jornadas del Historia de la Cartografía (1989).

RECENSIONES

Se trata, por tanto, de un libro para especialistas que sitúa a cada navegante en su momento y lugar, y que sobre todo enaltece el exquisito comportamiento de los españoles en aquellos viajes; hasta Cook tuvo que escribir en su último viaje (1777) que los indígenas hablaban de los españoles con amistad y respeto.

Antonio de la VEGA

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la *Revista de Historia Naval*, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

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

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

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Deben entregarse con los errores mecanográficos corregidos y si es posible grabados en *diskette*, preferentemente con tratamiento de texto Word Perfect 5.1. u otros afines.

Las ilustraciones que se incluyan deberán ser de la mejor calidad posible. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

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

