

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XVI

1998

Núm. 62

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, general auditor. Periodista.

Vocales: Fernando de la Guardia Salvetti, Secretario General del Instituto de Historia y Cultura Naval; Rafael Estrada Giménez, 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; Enrique Martínez Ruiz, Catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

*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).
Teléfono: 91 379 50 00
Fax: 91 379 59 45

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre 1998.
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: 076-98-007-2

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina. Sevilla, 1563.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>Romarate y Otorgués; un episodio de la insurgencia rioplatense,</i> por Alejandro N. Bertocchi Morán	7
<i>El viaje de San Pablo a Roma por mar,</i> por Ricardo Arroyo Ruiz- Zorrilla	33
<i>Manuel Manrique de Lara y Berry,</i> por Ramón Codina Bonet	47
<i>La navegación entre España y América en la primera mitad del</i> <i>siglo XVI: algunas precisiones,</i> por Esteban Mira Caballos	63
<i>Julián Ortiz-Canelas, primer director del Observatorio de la Isla</i> <i>de León,</i> por José María Blanca Carlier	75
<i>Unas noticias más sobre Juan Martínez de Recalde,</i> por Geoffrey Parker	87
<i>La historia vivida: Cuando el dique de La Carraca... (un litigio mal</i> <i>entendido)</i>	89
<i>Documento: La fragata de recreo Nuestra Señora de la Concepción.</i>	93
<i>La Historia Marítima en el mundo: La colección Loraque de solda-</i> <i>dos de plomo,</i> por José Antonio Ocampo	97
<i>Noticias Generales</i>	101
<i>Recensiones</i>	109

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Alejandro Nelson Bertocchi Morán. Historiador naval uruguayo, miembro de la Comisión Editorial de la *Revista Naval* publicada por el Club Naval de Montevideo, miembro de número fundador de la Academia uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y miembro, asimismo, de la Liga Marítima uruguaya. Autor de varias obras de temas marítimos y colaborador de revistas nacionales y extranjeras. Sus trabajos están centrados en el estudio de la historia de la América meridional y principalmente en la de su país.

Ricardo Arroyo Ruiz-Zorrilla. Capitán de la Marina Mercante y diplomado en Comercio Exterior. Conferenciante y articulista, es autor de numerosos trabajos sobre historia marítima y arqueología naval. Ha intervenido en programas culturales en Radio Nacional de España y Televisión Española. En 1989 obtuvo el premio «Virgen del Carmen» de la Asociación de Navieros españoles por su libro *Apunte sobre una historia de la enseñanza de la náutica en España*.

Ramón Codina Bonet es teniente coronel músico, de servicio en la Armada desde su ingreso, y licenciado en Ciencias de la Educación y en Filosofía pura. En la actualidad está en situación de reserva por edad, pese a lo cual continúa con su actividad musicológica y con su colaboración en diversas publicaciones.

Esteban Mira Caballos se doctoró en Historia de América en 1995 en la Universidad de Sevilla. Ha desempeñado tareas de investigación y archivo como becario de la Junta de Andalucía, de la Junta de Extremadura y del Ministerio de Educación y Ciencia sucesivamente. Asimismo ha realizado diversas estancias en centros de investigación europeos y americanos, contando en su haber con una treintena de publicaciones referidas en su mayor parte a las relaciones entre España y América en la primera mitad del siglo XVI. Asimismo, es miembro del grupo de investigación «Andalucía y América: tierra y sociedad» del Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla. Actualmente desarrolla tareas docentes en la Enseñanza Media.

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

NOTA EDITORIAL

Hemos superado el ecuador de 1998 y la tónica imperante sigue siendo la conmemoración del Centenario. Libros, artículos, conferencias, exposiciones y otros actos culturales, han proliferado en el examen y análisis de unos hechos que nunca debieron producirse. La REVISTA DE HISTORIA NAVAL no puede sentirse ajena a aquellos tristes acontecimientos que en el ámbito naval conformaron un ocaso anunciado, y en nuestro próximo número, que cierra el año, cerrará también esta triste pero a la vez aleccionadora trayectoria.

La variedad temática, sin embargo, caracteriza esta entrega otoñal. Un prestigioso hispanista uruguayo ya conocido de nuestros lectores, Alejandro N. Bertocchi, nos ofrece su trabajo *Romarate y Otorgués; un episodio de la insurgencia rioplatense*. En un escenario completamente distinto Ricardo Arroyo relata *El viaje de San Pablo a Roma por mar*, y el profesor de música Ramón Codina revive la memoria de un gran músico y marino, Manrique de Lara y Berry.

La navegación entre España y América en la mitad del siglo XVI es contemplada por Esteban Mira en un excelente estudio, y la figura de *Julián Ortiz-Canelas, primer director del Observatorio de Marina de la Isla de León*, adquiere relieve en el trabajo de José María Blanca.

Los espacios tradicionales de «La historia vivida», con un curioso y poco conocido episodio de la gestión ministerial del almirante Cervera, «La Historia Marítima en el mundo», el «Documento» y las «Noticias Generales» completan la panorámica del momento, así como las «Recensiones» en la que son examinados los últimos libros que ofrecen los escaparates de las librerías.

Como en todas las singladuras de la REVISTA, el aliento de sus lectores y la buena acogida de sus suscriptores, son los vientos favorables que mueven nuestras velas hacia mejores y más esperanzadores rumbos.

ROMARATE Y OTORGUÉS; UN EPISODIO DE LA INSURGENCIA RIOPLATENSE

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
Historiador Naval

Este trabajo resume, en breve síntesis, un episodio poco comentado en lares uruguayos, no así argentinos: la relación entre el jefe independentista artiguista Francisco Otorgués y el entonces capitán de fragata de la Real Armada Jacinto de Romarate. Otorgués, caudillo oriental por antonomasia, fue titulado «traidor» por los historiadores de la hermana Buenos Aires, acusándole de connivencia con los «realistas». Empero, en este esbozo el autor intentará desvelar estos momentos, haciendo que la historia sea vista con los ojos puestos en esos álgidos momentos de la insurgencia rioplatense. Esa línea que nos dice que todo fue una guerra civil entre hermanos de sangre, y que casos como éste son comunes a todos los episodios de aquellas horas tremendas, provocadas por la invasión napoleónica de la Península, causa central de todo este proceso.

Por ello, Romarate y Otorgués son sólo el reflejo de una hora difícil para aquellas mentes que sólo ven la historia en un solo corte. Así, observamos que Otorgués entabló contacto con los navíos del Montevideo naval, sin importarle que aquéllos combatiesen a quienes decían representar a los pueblos del Río de la Plata. Este hecho fue luego aprobado con la lucha que llevó José Artigas contra el centralismo bonaerense hasta sus últimas consecuencias.

Interesante, entonces, creemos este título para los lectores de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, luego del IV Simposio, donde las ponencias sobre Iberoamérica dominaron la escena, recreando a su manera aquel magnífico mundo de la España americana.

Dentro del estudio de la Historia, el término «empatía» significa asumir plenamente en un todo la exacta visión del pasado, buscando entender y sentir los mismos sentimientos que imperaban en épocas pretéritas. Lo contrario significa juzgar el pasado con ojos del presente; o aun peor, intentar dar un sesgo al análisis hacia cualquier derrota oportunista, cayendo en el yerro, cosa común cuando el análisis de la Historia penetra en un rumbo donde debe irrumpir en los procelosos mares de las lides políticas (1).

(1) «Ucronía» es el término opuesto: si la Armada Invencible hubiera contado con el buen tiempo, Medinasidonia no habría recibido el baldón eterno de la crítica, ejemplo común de este aserto.

En este especial menester, los trabajos históricos que se han efectuado a lo largo de los tiempos sobre los procesos de la independencia del continente iberoamericano, no han podido evitar caer en los comentarios proclives a las diversas facciones de aquella lucha. Ello es algo enteramente lógico dadas las connotaciones afines a los sentimientos patrióticos, que las exégesis de esas horas han deparado a una notable cantidad de autores que, con el desvelo constante del trabajo de investigación, han fraguado la crónica de un tiempo memorable, donde nacieron al mundo político una veintena de naciones sobre el continente descubierto por Cristóbal Colón.

Así, el lector interesado en esta fracción de la común historia de la Madre Patria, al releer lo escrito por una gran mayoría de autores hispanoamericanos podrá observar cómo, al paso del tiempo, el análisis cambia en forma notoria a medida que se alejan las horas de la revolución americana. Por ello, al finalizar la luchas insurgentes con el definitivo alejamiento de España de la escena continental, surge, en las primeras obras históricas, todo el vibrante trasluz de un amargo momento, donde los autores descargan sus odios hacia el mundo «colonial», dando pábulo a una novel «leyenda negra», acusando a los peninsulares de casi todos los males sufridos por estos pueblos. Entonces, la lectura depara la visión de un mundo donde el «godo», el «realista», el «chaperón» es el reflejo adjetivado con que se ataca todo lo español, haciendo eco a una propaganda disolvente cuyos lejanos orígenes, sin duda, vienen desde los días de la Reforma, pasando por las horcas caudinas de las revoluciones modernas y aquel enciclopedismo ilustrado cuyos sonos embargaron las mentes de los preclaros héroes de la Independencia; y a algunos personajes de la Península, también.

Luego, ya sobre mediados del siglo XIX, cuando los historiadores se hallaron con la tarea intelectual de dar basamento definitivo a sus patrias, debieron imprimir un cambio de rumbo a sus trabajos. Ya no era necesario acusar a la vieja España de cuanto mal sufrió el continente; ahora había que escribir una crónica que diera un basamento firme a las noveles nacionalidades iberoamericanas, que en aquel momento aún se hallaban sujetas a las convulsiones sociopolíticas inherentes a la consolidación institucional de cada sociedad.

Por ello, este proceso no se dio al unísono en todos estos países, sino más bien al contrario, ya que dependía en grado sumo de aquel lejano protagonismo que tuvo el pasado hispánico en la historia común de estas patrias. Esto es plenamente apreciable en el Caribe, siendo Cuba el ejemplo más claro donde la intervención de un poder enteramente extranjero, al sentir de nuestro universo particular, provocó la deseada independencia, aunque sometiendo a la isla a un proceso de su sujeción foránea que aún se vive en esta misma hora.

En algunos rincones de Iberoamérica una destacada pléyade de historiadores logró, con una serie de obras, consolidar de forma definitiva una crónica, que bien podríamos denominar como «tradicional» u «ortodoxa», donde ya el peninsular no era sujeto del odio y el oprobio de los criollos, sino que se le denominaba de manera algo más amable que en aquel inmediato pasado que hemos reseñado. «Peninsular», «contrarrevolucionario» y el viejo término

«realista» eran ahora, y lo son hoy, aquellos calificativos con que se denominaba a la facción hispana del proceso de independencia. Y este hecho indica un cambio bastante profundo, que a nuestro juicio se debe, en parte, a este mundo enteramente globalizado, donde las comunicaciones entre los pueblos hacen que el hombre se conozca cada vez en mayor medida, independientemente de sus fronteras, cuyo límite físico ha sido sobrepasado por los tiempos.

Si recurrimos a la lectura de la crónica, surgen infinidad de hechos que van demostrando el íntimo carácter de este proceso histórico que nace en mayo de 1808, cuando el pueblo español se alza contra el invasor napoleónico, estallando los ecos de una nueva lucha de reconquista. Para la gigantesca España americana esto supuso una situación enteramente traumática, pues la prisión de Fernando VII hizo que, mediante los procesos jurídicos lógicos para tamaña situación, la soberanía de la nación española en su conjunto recayera en los pueblos que la conformaban, según los antiquísimos sentimientos forales y la misma tradición que albergaban sus diversas sociedades desde lo profundo de los tiempos.

Así, por los graves yerros cometidos por los juntistas peninsulares, en especial por el Consejo de Regencia, se produjo algo indeseado por todos: la separación de la metrópoli y su imperio, donde el océano que nos unía ahora era un líquido valladar que obraba para que el mundo americano debiera tomar difíciles determinaciones de cara a la virtual desaparición del poder central, cuyo único espacio físico llegó a ser la pequeña Isla de León.

En este menester y en este espacio-tiempo histórico, existen infinidad de obras afines al tema que explicitan convenientemente el marco jurídico y legal en el que debieron moverse las autoridades, tanto en la ahora lejana península, como en el territorio americano, cuya amplia geografía nunca había abrigado peligro alguno de disgregación institucional con referencia al Monarca hispano. Por ello, asumimos que en este campo se poseen trabajos de referencia exhaustivos, a los que se debe recurrir en esta emergencia.

¿Guerra civil o revolución? Quizá sea este último término el más ajustado al momento inicial del proceso independentista del continente americano en una línea general, desde Nueva España hasta el Plata. Las sucesivas juntas y cabildos abiertos dados entre los años 1808 a 1810 indican una voluntad de mantener la unidad imperial, basándose en las invocaciones al Rey prisionero, como un hecho constante.

Sobre el caso focal del Río de la Plata, la junta montevideana del 21 de septiembre de 1810 da la tónica de hasta dónde arribaba esta hora dramática. Aquí puede observarse que el enfrentamiento con la virreinal Buenos Aires tiene su nacimiento en las lides políticas, pues la ciudad fundada por Zabala se alza ahora ante la autoridad de Liniers en una especial situación, abonada desde hace ya años por la lucha portuaria entre ambas comunidades rioplatenses. No es del caso buscar culpables, pero estamos en lo cierto destacando que los poderosos comerciantes bonaerenses, desde siempre, intentaron cegar con leyes y decretos el mejor puerto platense; y este hecho tan grave para el futuro de la convivencia mutua llegó a deparar la misma intervención del Monarca,

dando categoría de puerto mayor a la «Muy Fiel y Reconquistadora Ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo». Sobre estas horas se han escrito decenas de obras en ambas orillas del «río como mar».

La Junta del 25 de mayo de 1810 fue «revolucionaria» sólo en el espíritu de alguno de sus impulsores, cosa que diversos autores argentinos se han encargado de comentar para la posteridad. Más bien, en una sumatoria de hechos, bien se señala que se intentó cambiar Madrid por Buenos Aires, aprovechando la situación de la península y la errática conducta de las Juntas y Consejos de Regencia, de espaldas a la América española, cosa ya común en las administraciones que la Casa de Borbón brindó a su imperio (2).

El omnipotente poder centralista de la fuerte plaza porteña se hizo sentir desde el principio, y desde el Fuerte de Buenos Aires se pretendió dictar leyes como una suerte de El Escorial, cosa que llevó de inmediato al derramamiento de la primera sangre, grave pecado bonaerense, donde los fusilamientos del Monte de los Papagayos o la agresión armada hacia la Junta Paraguaya, fueron un botón de muestra de hasta dónde arribaba el espíritu de personajes como Moreno o Castelli. Sin duda la influencia intelectual de la Revolución Francesa impactó fuertemente en el pensamiento de algunos de los prohombres de Mayo, cosa debidamente abonada por el sentimiento centralista bonaerense, nunca desmentido, que llevó décadas de luchas y conflictos civiles a la República Argentina, y que tuvo solución final en las postrimerías de este siglo XIX.

Referente al punto en cuestión, la situación de conflicto intestino en este continente tuvo en el Río de la Plata igual intensidad que en la Nueva España o en Costa Firme. Por ello el desarrollo de los acontecimientos habidos en esta hora traen al recuerdo diversos eventos donde el carácter de lucha entre hermanos de sangre se hace ver en forma por demás patente, hasta que la diana de Ayacucho clausura definitivamente cualquier ulterior esperanza de restablecer el dominio hispano en el continente.

Todos reconocen que hubo americanos y españoles en ambos lados de la línea de batalla (3), con señalados casos donde personalidades de la talla de Arenales, por ejemplo, combatieron por una causa que creyeron justa. Además, como elemento que abona lo que hasta aquí expresamos, existieron diversos contactos entre ambas facciones en lucha, como el entablado por San Martín ante La Serna, en razón del triunfo de las ideas liberales en la península, o la seguida por Espartero en el Alto Perú ante los centralistas de Buenos Aires. En suma, situaciones que se dieron a lo largo del tiempo en un marco acorde con

(2) En el espacio de 300 años las provincias americanas fueron regidas por 147 virreyes, de los cuales, salvo 4, todos habían nacido en la península. Sólo 14 entre 602 capitanes generales habían nacido en la América española.

(3) Ejemplos: el virrey La Serna, en el campo de Ayacucho, tenía a sus órdenes unos 9.310 hombres, de los cuales unos 1.000 eran peninsulares, el resto indios y criollos. Venancio Benavídez, el gaucho oriental que encabezó el llamado «Grito de Asencio» que inició la insurrección de la Banda Oriental, cayó en la batalla de Salta (20 de febrero de 1813) defendiendo con su vida el estandarte de la vieja España.

los sentimientos de que la mayoría de los combatientes hizo ostentación en oportunidades como aquellas que se hallan reflejadas en las crónicas de esas horas.

Cuando desde el Apostadero Naval de Montevideo se hizo la guerra a los juntistas de Mayo, se vivieron una larga serie de eventos, donde la crónica nos indica que este tipo de acontecimientos se dieron en un grado insospechadamente alto, dadas las especiales características del Río de la Plata, en los terrenos de la estrategia. Desde siempre, tanto Portugal como Gran Bretaña ambicionaron quedarse con esta región, por medios violentos o por otros carriles, siendo en este caso el estallido de las hostilidades entre ambos contendientes aprovechado para mover las piezas en el intrincado ajedrez político de aquellos momentos. En este relato, se poseen dos magníficas obras que esclarecen en forma patente las idas y venidas del momento: son éstas las obras que sobre el Apostadero Naval de Montevideo han escrito Homero Martínez Montero y Miguel A. de Marco (4), a las cuales remito al lector para observar *in situ* una situación cuyo desenlace final significó muchas cosas, como ser la misma desaparición del poder hispano sobre la región del Plata.

En esta crónica, nada avara para bien de la Historia, puede visualizarse la especial etiología de todo un proceso que, desde el 25 de mayo de 1810 a la final capitulación montevideana de junio de 1814, estuvo siempre sujeto a los avatares de todo un continente y de la misma península, en una hora de notable convulsión social y política plena de hechos de toda especie, donde los hombres del momento nunca pudieron desprenderse de sus sentimientos, sujetos a un proceso durísimo en el marco de una guerra de curso universal.

Ciertamente, durante estos años no faltaron hechos en los que se observaron sentimientos de unión que posibilitaron en diversas oportunidades la búsqueda de la paz y de un arreglo conveniente a ambos bandos enfrentados, que, ni que decir tiene, enarbolaban la misma bandera de fidelidad a Fernando VII; al menos al principio, pues es conocido que los juntistas bonaerenses, al menos los más entusiastas, soñaban con la independencia desde el inicio de este proceso. Por ello, paso a paso de las horas de este espacio histórico, nunca quedará fuera de la visión del interesado observador la posibilidad cierta —que existió— de que el proceso insurgente quedara ahogado, o bien de que se llegara a un último acuerdo donde quedara salvaguardada la soberanía del Rey hispano sobre la región.

Tal posibilidad siempre se halló latente, tanto en horas de derrota, cuando sólo los gauchos de Güemes detenían a los realistas o cuando sobre la región se cernió la amenaza de la expedición Morillo. De este tipo de disquisiciones, muy cercanas a la «ucronía», nadie podría hallarse exento, teniendo en cuenta las especiales características del proceso insurgente en general, ya en la hora en que Fernando VII era repuesto en su dignidad real. En este menester, en los planos del intelecto, de las ideas, la doctrina emanada de las mentes de Mayo,

(4) MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero Naval de Montevideo*. Madrid, 1968; MARCO MIGUEL, A. de: *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata*. Rosario, 1996.



El jefe de escuadra Jacinto de Romarate Salamanca. Óleo sobre lienzo, 117 x 85 cm, de Juan de Barroeta y Angisolea. Archivo-Museo «Álvaro de Bazán», El Viso del Marqués, Ciudad Real. N.º de Inventario 4784

deja poco en el terreno de las posibilidades de hallar una definición concreta, la cual sólo llegará ya pasado el año 1816 por el imperio de los caudillos federales, representantes genuinos del sentir de los pueblos del Río de la Plata.

Justamente el evento que pasamos a relatar ocurrió con la directa participación de uno de los caudillos rurales más famosos, Fernando Otorgués, genuino arquetipo del gaucho de las tierras de la Banda Oriental del río Uruguay, quien a la sazón era uno de los principales lugartenientes del entonces general José Artigas, jefe de los orientales, quien se hallaba a la cabeza de la insurgencia oriental y en conflicto con hispanos y bonaerenses.

Su contraparte era uno de los marinos más eficientes del Apostadero Naval de Montevideo, el héroe de San Nicolás (5), el entonces capitán de navío don Jacinto de Romarate, quien alcanzará en su carrera los máximos honores, siendo en la hora que señalamos la principal pieza en el organigrama estratégico que llevaba adelante el mando de la base montevideana (6).

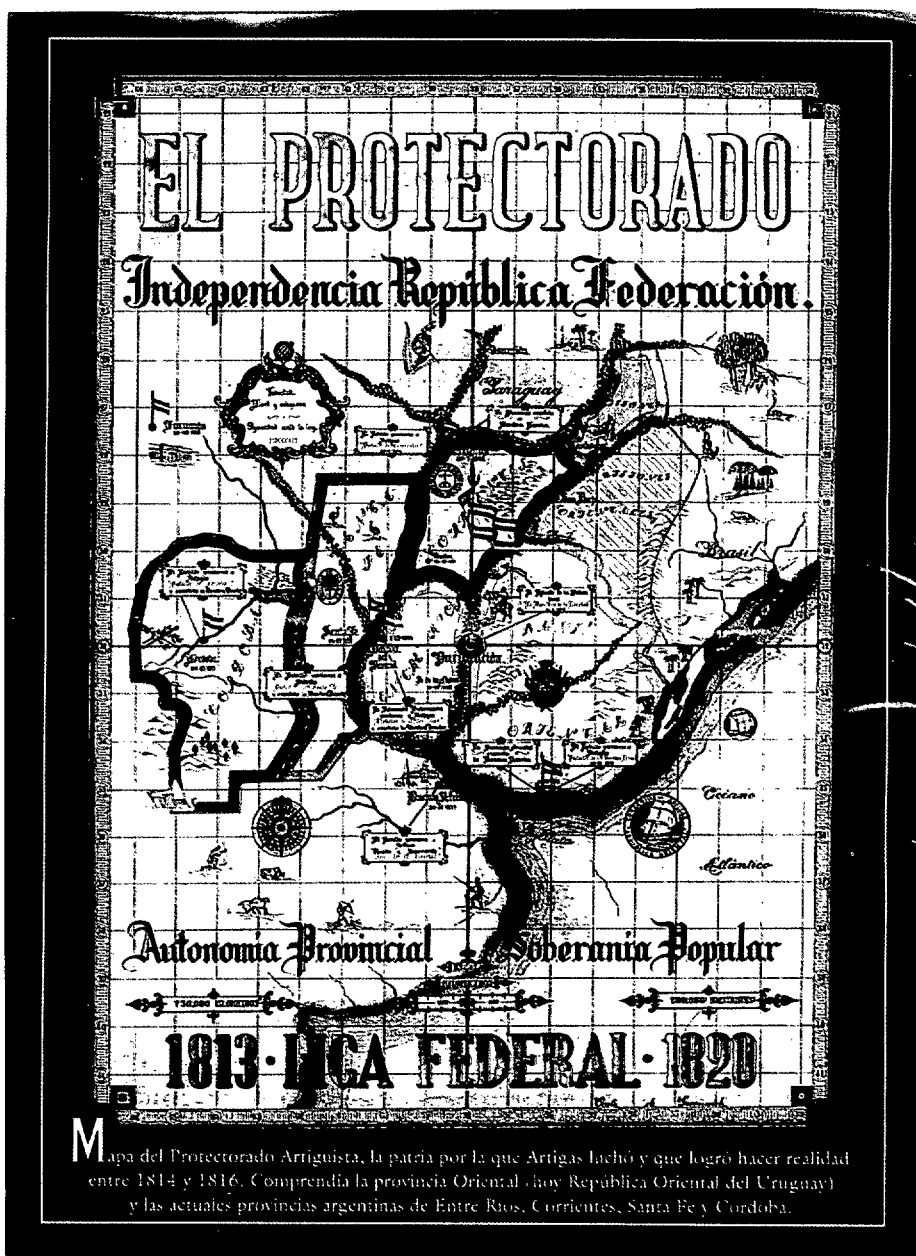
El mes de marzo de 1814 está señalado en la crónica rioplatense como el periodo en que las fuerzas navales bonaerenses logran iniciar la ofensiva sobre sus contrapartes, hecho que conduce hacia dos choques: el combate de la isla de Martín García, librado el día 2 de este mes, y la toma de la misma cuatro días después, cerrándose esta ofensiva insurgente con el combate del Arroyo de la China el día 28, hecho central de este artículo. Como se reconoce, estos eventos llevarán hacia el broche final, el combate naval de El Buceo, dado entre los días 14 al 17 de mayo de este año señalado, cuyo resultado llevará en forma casi inmediata a la capitulación de la plaza fuerte de Montevideo ante el «ubicuo» Carlos María de Alvear (7).

La mayoría de los «navalistas» rioplatenses señalan como un grave error estratégico la salida de Romarate hacia Martín García, ya que ello significó no sólo dividir las menguadas fuerzas del Apostadero, sino alejar del teatro de las

(5) 2 de marzo de 1811, combate realizado Paraná arriba con el resultado de la casi total destrucción de la flotilla bonaerense.

(6) Otros señalados jefes navales prestaron servicio en el Apostadero montevideano, como Juan Ángel de Michelena, José Primo de Rivera, José de Posadas, Miguel de la Sierra, etcétera.

(7) «Índigna conducta de Alvear: dueño de la Plaza, Alvear no respetó las cláusulas de la capitulación que él mismo firmó. Contrariamente a lo pactado, fue izado en la ciudadela el pabellón de Buenos Aires. El mariscal Vigodet, que tan valientemente había defendido los derechos del Rey, fue arrestado y despachado para Río de Janeiro sin explicaciones. A los jefes y oficiales se les envió a Buenos Aires en calidad de prisioneros, y los soldados en número de 5.000 fueron obligados a formar parte del ejército directorial. Considerándolo botín de guerra, el jefe argentino se apoderó de cuanto elemento bélico había en la plaza, enviando a Buenos Aires las cañoneras de la flota realista, 300 cañones y 8.000 fusiles.» H.D.: *Ensayo de Historia Patria*. Montevideo, 1945. Corresponde decir que cuando Vigodet subió a la cubierta del buque insignia de Brown, cargado de cadenas y sin un céntimo, el almirante procedió a liberarlo inmediatamente, y condoliéndose de la indigna conducta de Alvear, le entregó una cifra de dinero de su bolsillo para su viaje a Río de Janeiro. Digna mención que ensalza al jefe naval más prestigioso que navegó el Río de la Plata, que a lo largo de su carrera también supo servir a la Marina de la República Oriental.



Mapa del Protectorado Artiguista, la patria por la que Artigas luchó y que logró hacer realidad entre 1814 y 1816. Comprendía la provincia Oriental (hoy República Oriental del Uruguay) y las actuales provincias argentinas de Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe y Córdoba.

aguas cercanas a Montevideo al mejor jefe que éste poseía en aquel momento, o al menos al marino peninsular más temido por las gentes de Brown, cosa de la que no se hallaban equivocados teniendo en cuenta los eventos de Martín García y el de Arroyo de la China, río Uruguay arriba. Quizás en una sumato-

ria de consideraciones, no hubiera existido otro camino más prudente pues el dominio de los ríos era cosa absolutamente indispensable para la sitiada plaza, por obvias razones de supervivencia en los planos materiales, pues los víveres se obtenían mediante incursiones sobre las costas.

Caillet-Bois, Quartaruolo, Bosch, Martínez Montero y otros «navalistas» rioplatenses han dedicado varias páginas al combate del Arroyo de la China y todos los hechos que giraron alrededor de esta victoria montevideana. Por ello, debemos basarnos en éstos para entrever la situación que se vivió en esa porción del río Uruguay. Empero, antes de pasar al relato, debemos señalar el especial momento que vivía la región y el universo hispano en particular, estando la ciudad de Montevideo sometida a un riguroso sitio por tierra, ahora amenazado por la creación de la escuadrilla a las órdenes de Guillermo Brown, hecho que significa la posibilidad del bloqueo, si es que no se disipaba esta eventualidad mediante un choque decisivo.

La campaña oriental se hallaba en armas en su casi totalidad, tanto enfrentada a los peninsulares como a los lusitanos que amenazaban desde el Río Grande y, por supuesto, en situación de plena hostilidad contra el juntismo bonaerense, que había pactado con los portugueses, por un lado, y luego declarado a José Artigas «reo de lesa nación» por no aceptar sus dictados políticos. Es ésta una decisión muy comentada por los historiadores uruguayos que debe enmarcarse en la antigua lucha de puertos, en la que el poder de la capital virreinal, desde siempre, había intentado inclinar más aún la balanza hacia sus deseos. Y de este especial caso se han escrito decenas de obras en ambas bandas del Plata.

«Al saber la deserción de Artigas, el novel director de la Junta de Buenos Aires, Gervasio Posadas, se había estrenado dictando contra él un decreto bárbaro y sanguinario que lo declaraba “infame, traidor y enemigo de la patria”, ofreciendo 6.000 pesos al que lo entregase “vivo o muerto” (febrero de 1814). El audaz caudillo respondió al decreto declarando la guerra al Directorio y marchando a sublevar contra éste las provincias del litoral, Entre Ríos, Corrientes y Santa Fe. Estas provincias estaban a la sazón tiranizadas por los emisarios de Buenos Aires. Enteradas del ideal de Artigas, expuestas en sus Instrucciones del año 1813, abrazaron con entusiasmo su causa federal, aclamándolo como Protector de los Pueblos Libres. Poco después se les unía la provincia de Córdoba. Estas cuatro provincias formaron con la Banda Oriental y las Misiones, la célebre Liga Federal frente a la “oligarquía despótica de Buenos Aires”» (8).

De esta forma, José Artigas se alzaba como el primer federalista argentino, amenazando a la ex capital virreinal en territorios que ésta creía propios, y en un terreno político donde el viejo centralismo bonaerense había abusado de los fueros de las restantes provincias del mundo platense, con el resultado conocido. Y de esta forma la guerra civil ya se hallaba, en este año

(8) H.D.: *Ensayo de Historia Patria*. Montevideo, 1945. Capítulo IV, p. 344.

marcado de 1814, en un periodo de *in crescendo*, justamente cuando ya en la lejana Madre Patria las últimas tropas del corso rebasaban los Pirineos para nunca volver (9).

El combate naval de Martín García, como señalamos, dividió a las fuerzas navales del Apostadero, el cual quedó librado a disputar con Brown el control del Río de la Plata pues el marino bonaerense, con gran tino, dispuso inmediatamente que el objetivo principal era Montevideo. Por ello una fracción pequeña de sus fuerzas se lanzó río Uruguay arriba en seguimiento de Romarate.

El «navalista» argentino Teodoro Caillet-Bois nos dice sobre la acción del Arroyo de la China: «La escuadrilla de Romarate, expulsada de Martín García y escasa de recursos y municiones, continuó remontando el Uruguay hasta el Arroyo de la China (Concepción del Uruguay), y en todo el trayecto —Soriano, Landa, Concepción— fue socorrida y abastecida hasta con pólvora por Fernando Otorgués y demás subalternos de Artigas, sin cuyo auxilio habría sido fácilmente reducida. Cinco días después de la toma de la isla despachábase de Buenos Aires una flotilla para acabar con el enemigo, al que se suponía escaso de munición. Formaban dicha flotilla, que iba al mando del norteamericano Tomás Notter, los siguientes barcos:

Sumaca <i>Trinidad</i>	14 cañones	100 hombres, insignia.
Balandra <i>Carmen</i>	15 cañones	52 hombres, Spiro.
Goleta <i>Fortuna</i>	5 cañones	40 hombres, Zufriategui.
Cañonera <i>Americana</i>	1 cañón	26 hombres, Seguí.
Falucho <i>San Martín</i>	3 cañones	37 hombres, Hernández.

Notter encontró a Romarate en la boca del Arroyo de la China acoderado en una fuerte posición que protegían tropas y cañones en tierra. Además de los bergantines *Belén* y *Aránzazu*, contaba con una sumaca, la *Gálvez* y cinco cañoneras, *Murciana*, *Perla*, *Lima*, *Americana* y *San Ramón* sumando una fuerza muy superior a la patriota. A pesar de estas desventajas, Notter, a la una de la tarde, cerró sin vacilar pasando en sus bordadas a tiro de pistola de enemigo. Este arrojo fue su perdición, pues contrariamente a las suposiciones se vio cogido por nutrido fuego, y quiso su mala suerte que la *Trinidad* varase no bien empeñado el combate, en crítica postura y a corta distancia del adversario. En tales condiciones las baterías de éste pudieron despacharse a mansalva sobre la desventurada sumaca y Notter fue de las primeras víctimas. Sesenta de sus hombres caen con él, muertos o heridos, en breve espacio de tiempo, entre los últimos los oficiales Smith, Hubac y Ceretti. Con todo, y desesperada como está la situación, los sobrevivientes no pierden la serenidad, y Nicolás Jorge, único oficial remanente, consigue

(9) 1815 señala el comienzo del apogeo del general José Artigas. Su influencia está marcada en la historia de la República Argentina en capítulos que señalan su notoria ascendencia sobre el federalismo rioplatense.



El capitán general de la Armada Casimiro Vigodet y Garnica. Óleo sobre lienzo, 126,5 x 95,5 cm, de José Álvarez de la Escozura. Museo Naval, Madrid. N.º Inventario 4603

a fuerza de habilidad y sangre fría poner a flote el maltrecho casco. Secunda eficazmente a éste un joven de 22 años, Leonardo Rosales, artillero y mayordomo dispensero de la sumaca, que hace aquí aparición en nuestra historia. El combate duró tres horas y media y le puso punto final la voladura de la balandra. Según la tradición y las *Memorias* de Brown, la *Carmen* había varado también y la voladura fue provocada por Spiro, quien se sacrificó heroicamente para evitar que su barquichuelo cayera en poder del enemigo. De los 40 tripulantes de la *Carmen* salváronse 25. Si la acción estaba perdida, el honor quedaba incólume, y la escuadrilla patriota, con el pabellón enlutado pero bien alto, se retiró aguas arriba al mando de Hubac. Los realistas, por su parte, habían sufrido 25 bajas» (10).

Por su parte el «navalista», también argentino, Mario Quartaruolo, indica en el meollo central de este asunto diversos conceptos sobre las conductas de Romarate y Otorgués en la emergencia de este día 28 de marzo de este año tan importante para la historia rioplatense: «Brown sabe que Romarate no tiene casi pólvora ni municiones y envía entonces una escuadra a perseguirlo. Ahora se ha descifrado otro enigma a través de documentos españoles. Se hacía aparecer a José Artigas como traidor a América al entregar pólvora y municiones a Romarate. No le entregó pólvora ni munición, sólo víveres, porque Artigas estaba en conflicto armado con Buenos Aires. Se creyó de buena fe que Artigas lo había ayudado también con armas y elementos de guerra. Está probado que la división auxiliar que se envió de Montevideo al mando del capitán de fragata Primo de Rivera, le mandó dos lanchones con pólvora y munición que sucesivamente consiguieron, a través del delta, eludir a la armada patriota y llevarle esos elementos» (11).

El historiador uruguayo Francisco Bauzá, en su obra *La dominación española en el Uruguay*, especifica que la relación de Otorgués con Romarate se hizo para auxiliar a las familias evacuadas de la isla de Martín García, carentes de todo y en una difícil situación. Incluso aclara lo referente a las comunicaciones que las autoridades montevidéanas hicieron llegar a Romarate mediante los salvoconductos dados por las fuerzas orientales que dominaban la campaña en su casi totalidad. Luego comenta las actitudes del gobernador de Montevideo, el mariscal Gaspar de Vigodet, que se carteo con Otorgués, no sólo con objeto de mantener el contacto con la flotilla bloqueada en el río Uruguay, sino que trató de llegar a algún tipo de acuerdo con José Artigas, haciéndole inclinarse hacia su causa, cosa que nunca se llevó a cabo por obvias razones.

En este caso, el «navalista» uruguayo Homero Martínez Montero es quien, al analizar las fuentes en un magnífico trabajo hermenéutico, inter-

(10) CAILLET-BOIS, Teodoro: *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires, 1944. Capítulo VI, p. 95.

(11) QUARTARUOLO, Mario V.: *Guerra naval de la Independencia*. Buenos Aires, Temas de Historia Marítima Argentina, 1970. Capítulo V, p. 103.

preta en forma aún más cabal este momento, donde las tres facciones en lucha, más la poderosa fuerza portuguesa que se agazapaba en la frontera, intercambiaban en forma casi continua una febril actividad epistolar, a espaldas de las hostilidades que se hacían en forma dura pero intermitente, en búsqueda de ganar posición ante la entidad de la situación.

Martínez Montero da luz a las comunicaciones de Romarate al mando del Apostadero, haciendo hincapié en lo referente a los hechos citados: «Al anochecer de ayer, di fondo con toda mi división frente al arroyo del Vizcaíno, y al romper el día de hoy he mandado un parlamento a Soriano pidiendo carne fresca para los buques. Si tengo este recurso podré hacer durar mis víveres por más tiempo, pero sin embargo es urgentísimo que V. S., contra todo riesgo y por todas las vías practicables, me remita cuando antes lo que pueda, así como las municiones. Hoy he logrado carnear en Landa y luego que el tiempo lo permita pienso ir a fondear en el Arroyo de la China, donde me han informado se halla don Fernando Otorgués, con quien llevo ánimo de tratar sobre el modo de subsistir aquí hasta recibir aviso de V. S.».

Luego publica la respuesta del capitán de navío Miguel de la Sierra (12) sobre el punto en cuestión: «Entretanto V. S. tratando con el Señor Otorgués como me dice, de cuyos nobles y generosos sentimientos estoy informado, y a quien el señor capitán general escribe en esta ocasión, igualmente que al señor don José Artigas, procurará conservar y mantener al Rey y a la Nación unas fuerzas que la casualidad ha puesto en ese punto, tal vez con grande utilidad del servicio, y en favor de nuestra buena causa» (13).

Martínez Montero, para dar a su análisis una visión más cercana de la realidad de estos eventos, incluye en su obra ya señalada un anexo en el que publica toda la correspondencia habida entre estos personajes, así como su última gestión ante el director bonaerense, Gervasio A. de Posadas, ante el cual capitula, luego del desenlace de la caída de Montevideo (14). Por ello, vale la pena sacar a la luz una de estas misivas, donde Romarate explica a su jefe, don Miguel de la Sierra, los avatares del combate del Arroyo de la China y la actitud de Otorgués: «El día 21 del corriente dije a V. S. mi situación por el falucho *Sabeyro* que al efecto despaché desde el arroyo del Vizcaíno, y al siguiente me dirigí aguas arriba hasta la boca del arroyo de la China con ánimo de tratar con el señor Fernando Otorgués sobre el modo de proporcionar víveres para la subsistencia de esta división, ínterin recibía auxilios y órdenes de V. S. Para conseguir esto me costó navegar incesantemente a la vela y espía hasta la mañana del 28, que hallándome ya cerca del expresado arroyo pasé al amanecer a tierra, donde después de haber largado bandera parlamentaria tuve mi sesión con él, y la gran satisfacción para mí de hallarle sumamente adicto a la unión con Montevideo, en prueba de lo

(12) MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero de Montevideo, 1776-1814*. Madrid, 1968. Anexo 19, p. 237.

(13) *Ibidem*, p. 240.

(14) *Ibidem*, p. 247.

cual me hizo los más vivos ofrecimientos de auxiliarme con cuanto estuviera a su arbitrio. Eran ya las doce y media del día cuando oí un cañonazo llamándome del *Belén* y en seguida recibí aviso de que muy cerca de nuestros buques, por encima de las islas, se veían cinco velas, al parecer enemigas, navegando en vuelta de la división. Con esta noticia me puse inmediatamente en camino y llegué a bordo cerca de las dos, donde tuve el gusto de hallar todos los buques acoderados a boca del arroyo en el mejor orden, por las acertadas disposiciones del comandante del *Belén*, el teniente de fragata don Ignacio Reguera. Luego que llegué se rompió un fuego vivísimo por ambas partes a bala y metralla sufriendo los enemigos muchas averías en sus aparejos y probablemente muchísimas desgracias en sus tripulaciones, por la gran proximidad en que unos y otros buques se batían. Hubo varias veces en que sólo distaban un tiro escaso de pistola y los cañones de a 18 de mi división jugaban con la mayor ventaja y velocidad. Duró este fuego hasta cerca de las tres y media en que la balandra enemiga llamada el *Sapo*, por un cañonazo de a 18 bien dirigido de este buque voló y desapareció en humo. Este accidente aterró a los enemigos de manera que se pusieron en fuga navegando en popa río arriba largando cada uno cuanta vela tenía en la triste situación en que se hallaba. La mía que cada vez va siendo más crítica, por la escasez de municiones, me ha imposibilitado de conseguir una completa victoria que he tenido que dejar huir de mis manos con el mayor dolor. Sin embargo tengo la satisfacción de haber escarmentado completamente a los enemigos que han tenido la osadía de atacarme en este punto, sin duda porque me creían absolutamente sin municiones para defenderme. Otorgués me ha ofrecido el auxilio de pólvora que pueda, así como la galleta y carne que necesite para tomar las medidas convenientes a la reunión de estas fuerzas con las que considero habrán salido ya de ésta. Cada día se me suministran gratuitamente seis reses por orden de Otorgués, para el gasto de la división, y luego que me halla [sic] auxiliado con la pólvora y galleta que llevo indicadas, le considero acreedor en sumo grado a las gracias del Gobierno nacional a quien espero se servirá V. S. recomendarlo con todo el encarecimiento debido. A igual recomendación considero acreedores los oficiales y demás individuos que tripulan estos buques, tanto por su constancia en los trabajos y escaseces de víveres, como por la bizarría y denuedo que han manifestado en las acciones de los días 10, 11 y 28 del corriente. Nuestras pérdidas en estos días han sido de cinco muertos y veinte heridos, la mayor parte de poca consideración, cuando por un prisionero que tengo a bordo he sabido que en sólo las acciones de los días 10 y 11 perdieron los enemigos más de 60 hombres muertos y una infinidad de heridos. El comandante don Fernando Otorgués se me ha ofrecido para la conducción segura por tierra de este pliego que he fiado a su celo con la esperanza de que dentro de pocos días será puesto en manos de V. S. Este jefe está deseando la llegada de los comisionados de esa parte para la transacción de las diferencias de la campaña con esa plaza, y por mi parte debo decir a V. S. que hallo urgentísimo su venida para finalizarlas cuanto antes, pues sus deseos son los más

ventajosos a la causa pública. Dios guarde a V. S. muchos años, a bordo del bergantín *Belén*, en el Arroyo de la China, 30 de marzo de 1814 =Jacinto de Romarate= Sr. D. Miguel de la Sierra».

Todo este duro entorno para la división de Romarate, aislado aguas arriba y en una dual posición, culminará luego de la capitulación de Montevideo. Pero previo el paso hacia la inevitable entrega de sus unidades, Romarate se halló inmerso en una jugada estratégica del jefe de los orientales, como bien lo señala Martínez Montero, pues Artigas buscó ganar la plaza de Montevideo para su causa, insinuación que no tuvo lugar. En el mismo anexo que comentamos se hace luz a una carta de Artigas a Romarate en la que el caudillo oriental hace ver al jefe montevideano lo apurado de su situación, bloqueado como está, pues Brown se interpone entre su base y el río Uruguay, y entonces le sugiere que: «en tales circunstancias si V. S. quiere entrar en algún convenio conmigo para entregarse a mí no queriendo exponerse a caer bajo la mencionada escuadra de Buenos Aires, suba V. S. con los buques de su División hasta Paysandú, y entonces podré yo legítimamente proveer a su seguridad. Admitida por V. S. esta proposición, espero que me la noticiará V. S. al momento para ir al enunciado punto; y de lo contrario sepárese V. S. inmediatamente de las costas, o será batido por mis tropas».

La durísima nota del jefe de los Orientales era clara: buscaba ganar la división y quizás al mismo Romarate (15) para sus fuerzas y la causa que defendía. Martínez Montero agrega a todo esto que Artigas se hallaba en tratos con el gobernador Vigodet, que dicho sea de paso también se hallaba en contacto con Buenos Aires; empero, ello no significaba doblez, ni siquiera buscar un aprovechamiento del momento, sino un desarrollo totalmente acorde con la hora en el marco de un proceso de convulsión civil.

La respuesta de Romarate denota que su situación no afloja su carácter ni afecta su espíritu: «... el atraso de noticias que V. S. me manifiesta en su oficio del 13 (mayo de 1814) del corriente que acabo de recibir, me ha sorprendido cuando a nadie mejor que a V. S. consta la realidad de intención con que se halla el señor capitán general de estas provincias, don Gaspar de Vigodet, de transar diferencias con los orientales siempre que este negocio lleve por bases el honor y la felicidad públicas. El convencimiento en que me hallo en dicha intención me ha dado lugar a hacerla valer en los puntos de mi surgidero en el Uruguay; y por esto mismo el señor comandante general de orientales don Fernando Otorgués ha estado conmigo en franca y amigable comunicación. Ha durado ésta hasta el 19 del corriente fecha en que fue interrumpida por una orden de V. S. que al efecto recibió el comandante militar de Soriano, y no puedo menos de extrañar la diferencia que se nota en la conducta de V. S. y la del comandante general. De ambas juzgará el tribunal de la Nación, a quien doy parte de todo, y V. S., que tuvo algún

(15) Carta de fecha del 13 de marzo de 1814 desde el cuartel general, que en ese momento debería ser el potrero de Arerunguá.

tiempo el honor de servirla, espero se abstenga en lo sucesivo de hacerme propuestas que vulnerarían el honor del militar menos delicado. Si las fuerzas de mar de Buenos Aires que a V. S. tienen con tanto cuidado llegaren a penetrar en el Uruguay, sabré recibirlas con la bizarría que compete a los valientes que tengo a mis órdenes, escarmentándolas por última vez; y con la misma rebatiré las tropas de V. S. siempre que se acerquen a incomodarme en los puntos de la costa que yo toque con mis buques. Muy doloroso me será tocar a este extremo cuando me lisonjeaba de que la armonía entre mis fuerzas y las de los orientales debía producir efectos más felices».

Esta nota de Romarate lleva fecha del 24 de este mes, a apenas una semana de la derrota de Miguel de la Sierra en El Buceo. Obviamente, ni Artigas ni el jefe montevidiano conocían esta nueva, que se desarrolló entre las jornadas del 14 al 17 del corriente, por lo que se debe suponer que el planteamiento de las negociaciones entre Vigodet y los orientales estaba llevando un camino totalmente negativo. Francisco Bauzá indica los planteamientos que se estaban sucediendo en estos meses en que la suerte misma del Río de la Plata se estaba jugando, dando luz a los trabajos del Cabildo de Montevideo para ganar a Fernando Otorgués, tanto como afecto a la causa de Montevideo, como interceptor ante la personalidad de José Artigas, como supremo ejecutor de la causa de la Banda Oriental: «Entre tanto, se hacía por Vigodet la última tentativa ante Otorgués; creyendo los de la Plaza conseguir algo en esta ocasión, porque el caudillo había tenido algunas deferencias con ellos. Recordaban que a una requisición de Romarate avisándole la aflicción de las familias embarcadas en sus buques, había contestado ordenando a los destacamentos del Bajo Uruguay que los proveyeran de carne. Asimismo, acababa de consentir en que dos dragones suyos trajeran a la plaza pliegos del mismo Romarate, dando cuenta a Vigodet del itinerario que pensaba tomar con sus barcos, casi aislados y perdidos» (16).

Por esta acción, los dos orientales referidos fueron premiados por los cabildantes, pese a que el proceso de mediación no obtuvo nada para ambas facciones. A estas alturas, la figura de Otorgués se presentaba diáfana para las gentes de la causa peninsular, siendo claro destacar que luego de la última admonición de Artigas no hubo rotura de hostilidades entre los orientales y la flotilla de Romarate hasta que la noticia de la capitulación de la plaza de Montevideo hizo entrar a las gentes de mar montevidianas en un curso similar al que habían penetrado sus mandos naturales. La disyuntiva para Romarate era clara: capitular lo más generosamente posible para su causa, ante quien le garantizara un retorno a la península con plena felicidad y con la totalidad de sus gentes y medios.

Así, llegó la última misiva habida entre Romarate y Otorgués, letra que es la que, finalmente, da curso al cierre de este evento, desapareciendo para

(16) BAUZÁ, Francisco: *Historia de la dominación española en el Uruguay*. Montevideo, 1950. Tomo VI, Capítulo I, p. 118.



Fernando Otorgués

siempre el pabellón español del Río de la Plata como factor dominante.

«La entrega de la Plaza hecha por Vigodet a Buenos Aires no deja a V. S. otro recurso, sino colocarse entre los brazos de nuestra fidelidad. Todo otro medio es nocivo si se miran sus consecuencias. Verificado esto, asegure V. S. su Escuadra en los puntos de más seguridad que proporcione el río Negro, remitiéndome los soldados y armas que se hallen en esos buques. De no verificarlo a las cuatro horas de haber recibido éste, quedan rotas las hostilidades y cualquier individuo de su mando será tratado como prisionero de

guerra. Dios guarde a V. S. muchos años, Campo volante en Santa Lucía, 29 de junio de 1814 = Fernando Otorgués = Señor Comandante de las fuerzas marinas.»

La contestación del jefe naval expresa sorpresa ante la situación, resolviendo ponerse en guardia para sopesar la conducta a seguir, dejando como siempre bien alto su compromiso con su pabellón: «Me ha sorprendido muchísimo la inesperada entrega de la Plaza de Montevideo a las tropas de Buenos Aires e igualmente la premura con que V. S. exige le entregue la tropa y armas de los buques nacionales de mi mando. Esta determinación sería una imprudencia en mí, cuando hasta ahora por ninguna vía he recibido las capitulaciones bajo las cuales se ha entregado dicha plaza. Luego que por medio seguro se me comunique participaré a V. S. mi resolución, que siempre será arreglada a conservar el honor del pabellón nacional que tengo a mi cargo. En este momento trato de separarme de estos pueblos, a quienes de ningún modo pienso hostilizar, si un rompimiento imprudente de su parte no me precisa a ello. Dios guarde a V. S. muchos años. Bergantín *Belén*, en el río Negro a 4 de Julio de 1814. Jacinto de Romarate = Fernando Otorgués».

Con ese evento al frente, diez días después se verifica la capitulación de las fuerzas al mando de Romarate, en este mismo río ante el plenipotenciario enviado por Buenos Aires. No quedaba otro camino, pues los porteños aseguraban plenamente a los oficiales y sus familias el regreso a la penínsu-

la, previa entrega de sus buques, que quedaban a las órdenes de las autoridades bonaerenses, así como la marinería y demás gentes de mar permanecerían como prisioneros de guerra, con las seguridades del caso. Ante este desarrollo no cabe sino asumir que Jacinto de Romarate obró en esta emergencia de una manera ejemplar, ya que el camino del escape se hallaba muy lejano, aislado totalmente de cruzar a tierras lusitanas por impedirlo las condiciones del estado de la campaña, y aun con el grave peligro de un enfrentamiento con los orientales, en lucha sin cuartel con los bonaerenses. Quizás queda el ejemplo de su conducta para el porvenir, pues cualquier jefe debiera haber actuado de tal forma, enfrentado a tan difícil contingencia, cuando ya casi nada más había por hacer.

Además, la conducta de las autoridades de Buenos Aires aseguraba a Romarate esta salida, en el plano de la honorabilidad de la referida capitulación, donde el suceso protagonizado por Alvear había sido oscurecido mediante las prestigiosas figuras de Brown y el director Posadas, de probada respetabilidad.

Ya en su patria, Romarate pasaría sin mayores problemas por las debidas investigaciones que los mandos levantaron ante la conducta de aquellos jefes involucrados en los sucesos del Río de la Plata, de obvia repercusión para los intereses de la vieja España. Su impecable carrera siguió adelante (17), lo mismo que en el periodo de su actuación rioplatense, que ha quedado marcado en forma patente, como hemos visto, en las crónicas de un momento auroral para el destino de esta parte de Hispanoamérica, siendo partícipe de ese conflicto intestino que sacudió la región. La totalidad de los investigadores de tamaña época lo hacen sobresalir del resto de sus camaradas, tanto por sus innegables virtudes navales, ya que se retiró prácticamente invicto de la lucha, como por las notables condiciones de negociador que tuvo en sus contactos con las dos facciones enfrentadas. Y de esto último ya conocemos que unos u otros se disputaron su fuerza, a sabiendas de que su fracción era la más homogénea de las que contaba el Apostadero Naval de Montevideo, siendo las consideraciones de Guillermo Brown, a estas alturas justamente considerado como el jefe naval más prestigioso que navegó el Río de la Plata, las que lo elevaron a la justa fama que se ha ganado dentro de la historia común a estos pueblos.

En referencia a la figura de Fernando Otorgués, la vida le tendrá deparados otros destinos, en el marco de un espacio-tiempo histórico en que los lugartenientes de José Artigas debieron luchar fieramente, hora a hora, día a día, contra un enemigo implacable que tanto atacó desde el norte, como de

(17) Guardiamarina en 29 de mayo de 1792; alférez de fragata en 30 de octubre de 1793; alférez de navío en 8 de octubre de 1802; teniente de fragata en 8 de diciembre de 1804; teniente de navío en 24 de febrero de 1807; capitán de fragata en 23 de noviembre de 1807; capitán de navío graduado en 24 de mayo de 1811; brigadier graduado en 12 de septiembre de 1819. 42 años de servicio. Archivo-Museo «Álvaro de Bazán», El Viso del Marqués, Ciudad Real.

todo punto donde los orientales llevaran su prédica. Si recurrimos a sus biógrafos, es sin duda Enrique Patiño (18) el que discurre por una derrota donde se ubica el caudillo en un digno lugar, dando rienda suelta a un necesario revisionismo, donde la hermenéutica se halle en primer lugar. Por ello bien vale asignar un espacio a quien ocupó páginas enteras de la crónica rioplatense en aquellos tiempos de enfrentamientos sin par:

«Entre los segundos de Artigas que con insuperable valentía y constancia lucharon contra las diversas ocupaciones que sufrió la Banda Oriental, fue Otorgués el más caracterizado como militar y de los más importantes por los mandos y las funciones de gobierno que ejerció. En los momentos culminantes de su actuación guerrera y política, tuvo Otorgués casi tanto relieve como el propio Artigas. Los poderes extranjeros que, sucesivamente, asentaron su dominio en la Banda Oriental, reconocieron su prestigio y procuraron atraerle a sus respectivas causas, como medio de concluir las contiendas en que estaban empeñados. El gobernador español Vigodet, encerrado con su ejército en la plaza fuerte de Montevideo, fue el primero que abrió negociaciones con Otorgués en 1814, valiéndose de Romarate, comandante de su escuadrilla naval, con la esperanza de ser ayudado por los jefes nativos en la guerra contra Buenos Aires. Después, la corte de Río de Janeiro quiso propiciar un entendimiento con Otorgués, prescindiendo de Artigas, para restituir la Banda Oriental a la Corona española en la segunda mitad del mismo año 1814; y por último, en 1817 para separarlo de la causa oriental, a fin de que la ofensiva militar luso-brasileña venciera con más facilidad la resistencia que oponían Artigas y sus parciales. La verdad es que Otorgués, de fuerte aunque tosca mentalidad, se prestó a los juegos diplomáticos del general Vigodet, de la princesa Carlota Joaquina de Borbón y del director Pueyrredón quienes, sin embargo, no lograron envolverle en las maniobras políticas que comprometieron su buena fe y lealtad tanto o más que las del jefe oriental. Otorgués permaneció en lo fundamental completamente adicto a la causa nativa, lo que en la oscuridad y confusión de los tiempos puede servir de suficiente justificativo histórico a un caudillo de inferior cultura en quien la aptitud para la acción era la cualidad sobresaliente. Antecedentes son éstos de la mayor importancia para conocer la verdadera fisonomía moral de Otorgués, que una implacable crítica histórica presenta deformada a la posteridad. El brioso caudillo cayó prisionero de los luso-brasileños por sorpresa en 1818 y con este episodio terminó su vida pública. Hasta el año anterior, el director bonaerense Pueyrredón buscaba su cooperación, tratándole de igual a igual: pero el intento de atraerlo a la causa porteña fracasó. Desde entonces, y no antes, comenzó contra él la campaña de difamación que no le ahorró calificativo por infamante que fuera y que aún hoy le atribuye todas las maldades, los procedimientos más crueles y los atropellos más execrables. Nació Otorgués en el seno de una familia bien constituida. Su padre de nombre José era oriundo de Tamarite de Litera, de la provincia

(18) PATIÑO, Enrique: *Los tenientes de Artigas*. Montevideo, 1936.

de Huesca, en el antiguo reino de Aragón, cuyos habitantes se caracterizaron por la pertinacia de su carácter, su incorruptible honradez y su valor. Obtenido su retiro del Cuerpo de Dragones por invalidez, José Torguet (Otorgués, para el léxico criollo) permaneció en Montevideo donde fundara su hogar, falleciendo en 1780 a los 44 años de edad. También por su madre, Feliciania Pérez, era de sangre española, que había heredado los rasgos distintivos de su ascendencia aragonesa. Era blanco de color, alto y esbelto, de recio carácter, de soberbia apostura e indómito valor que le atrajeron las simpatías de los nativos. Siendo de familia pobre recibió una instrucción incompleta; sólo aprendió a leer, escribir y algo de contabilidad, y desde muy joven se dedicó a las tareas de campo. Su fuerza y su arrojo para dominar el toro y el potro salvaje, su maestría de jinete y su habilidad para el manejo del lazo y las boleadoras, dieron a Otorgués un gran renombre que perduró por años. Desde sus primeros tiempos de su actuación en el regimiento de Blandengues de la Frontera, José Artigas contó con su colaboración, cubriendo el servicio fronterizo de la Banda Oriental hispánica para reprimir el contrabando, que tuvo su época dorada de auge a finales del siglo XVIII y principios de XIX. En 1801 tuvo lugar una de las más encarnizadas escaramuzas, en la que el capitán José Artigas con una partida, entre los que se distinguía Fernando Otorgués, sorprendió una fuerza portuguesa que arreaba ganados para el Río Grande. Otorgués y sus hermanos José y Matías tomaron las armas al producirse la invasión inglesa de 1806; el primero como cabo y Matías en clase de soldado de artillería formaron en las tropas que Montevideo movilizó para tentar la reconquista de Buenos Aires. Este último figura en la “Relación de los oficiales y tropa del Real Cuerpo de Artillería, que tomaron parte en las acciones del 10 y 12 de agosto de 1806 en la reconquista de Buenos Aires”, suscrita por el capitán Francisco Agustini, y José obtuvo cédula de inválido en 1809. Fernando Otorgués, como sargento de las milicias de Colonia, tuvo eficaz intervención en la arriesgada empresa que llevó a buen término la capacidad militar del capitán Liniers. Encargado de abastecer el ganado de silla y de arrastre para la columna expedicionaria, Otorgués reunió 800 potros que hizo domar durante las marchas a Colonia, y merced a su actividad los cañones y el tren pudieron llegar al paraje de embarque, al mismo tiempo que las tropas. Iguales servicios prestó durante las marchas de aproximación a Buenos Aires, concurrendo con sus hermanos a las vigorosas acciones que libertaron la ciudad del invasor inglés. El gobernador Elío tuvo en cuenta sus servicios, y sobre la reclamación de Otorgués mandó que se le abonaran los haberes de la clase de sargento. Al comenzar el año siguiente, la flota británica con fuertes tropas de desembarco, echó anclas frente a Montevideo. Como voluntario del Cuerpo de Caballería que movilizó el virrey Sobremonte, Otorgués asistió a las fuertes escaramuzas libradas en el Buceo, entre la columna de las tres armas que mandó el coronel Allende y las tropas del general invasor Auchmuty. En los días 16 a 18 de enero de 1807 estas tropas desembarcaron y con el fuego de la artillería embarcada, combinado con el de su poderoso tren, rechazan a Allende,

que debe retirarse dentro de los muros de la plaza. Las milicias de las que formaba parte Otorgués también intervinieron en el decisivo combate del Cristo el día 20, en que 2.400 hombres de la guarnición montevideana mandados por el brigadier Lecocq se enfrentaron valerosamente, aunque con resultado adverso, a los regimientos de infantería británica 38, 40, 47 y 48, apoyados por varios cuerpos de cazadores y dragones, junto a dos baterías de artillería. Igualmente se aliaron estos milicianos en la heroica defensa de Montevideo que hicieron las tropas españolas y los cuerpos de nativos, en número de 3.000 hombres, desde el 21 al 3 de febrero de 1807, hasta que fueron batidos por los 6.000 soldados veteranos de Inglaterra, y el fuego graneado de las piezas de 30 barcos de los 100 que formaban la más poderosa escuadra que vio el Plata desde los días de Cevallos. Al término de la ocupación inglesa, Otorgués volvió a las faenas de campo, hasta que los criollos se alzaron en 1811 contra el dominio hispánico. Como capitán de milicia acude al llamamiento de Artigas y bajo su mando toma parte en la batalla de las Piedras» (19).

Sobre la actuación de Otorgués en los hechos citados, su biógrafo nos dice con referencia a lo sucedido, luego de que cayera prisionero de los lusitanos el 6 de mayo de 1818 siendo enviado, cargado de cadenas, hacia las prisiones del Brasil, junto a otros jefes artiguistas caídos en su misma desgracia: «Fernando Otorgués fue enviado por el general Lecor (20) a Río de Janeiro y confinado junto con otros orientales célebres en el pontón *A Gloria*, donde sufrió grandes privaciones que alteraron su salud ya precaria. La intervención de don Francisco de Borja Magariños, que interesó a favor de sus compatriotas al embajador de España conde de Casaflores, mejoró en parte, no mucho en verdad, la precaria situación de Otorgués, que de la indecorosa prisión del *A Gloria* pasó a los calabozos subterráneos de la tristemente famosa isla de Das Cobras, donde con don Manuel Francisco Artigas, Berdún, Bernabé Rivera y Duarte, padecieron nuevas necesidades y tratos indebidos.

Solamente jurando, como españoles, la Constitución de la península de 1812, pudieron ser libertados aquellos patriotas de tantas angustias, en el año 1823, debiendo suscribir un poder que confiaba a Magariños su representación ante las Cortes Hispánicas de 1822-1823» (21).

Siguiendo el hilo de esta biografía, Otorgués regresa este mismo año señalado a la Banda Oriental, ahora provincia Cisplatina del Reino de Portugal, Brasil y Algarves, sumergiéndose en los campos de su propiedad, para nunca más sobresalir. Ni siquiera cuando en 1825 se produce la Revolución

(19) 18 de mayo de 1811. Primer revés de la causa «realista» en el Río de la Plata. Las fuerzas salidas de la plaza de Montevideo fueron mandadas por el capitán de fragata José de Posadas.

(20) Carlos Federico Lecor, barón de La Laguna. Gobernó la provincia Cisplatina hasta su evacuación por las fuerzas portuguesas en 1828.

(21) Así lo indica el historiador uruguayo Isidoro de María.

Libertadora, y con ésta la guerra de las Provincias Unidas del Río de la Plata contra el imperio de Brasil, surge su figura; sólo colabora con caballada para las fuerzas patriotas. En 1828, ya surgida ante la faz del mundo la novel República Oriental del Uruguay, Otorgués solicita al Gobierno su grado y su pensión de coronel, cosa que nunca se realiza, falleciendo en 1831, enterrándose sus restos en la iglesia matriz de Montevideo.

Si analizamos la figura histórica del caudillo oriental, surge ante nosotros el trasluz de lo ya indicado en el inicio de este trabajo: la doblez de los historiógrafos, que en su inmensa mayoría transformaron a Otorgués en una sumatoria humana de errores y hasta de crímenes de toda especie. Los argentinos lo llamaron «traidor» y «facineroso»; los uruguayos, desde el inicio de la historia nacional hallaron en su persona todos los males del caudillismo de época, resumiendo en la taimada frase «cosas del tiempo de Otorgués» (22) un triste remedo de un tiempo en que la guerra civil, y con ésta las desgracias mayores de una sociedad, cubren todo un amplio espacio histórico. Un tiempo en que la desmembración del imperio español, esa implosión provocada por los sucesos de la península, llevó la anarquía política al mundo americano, el «todos contra todos», donde las facciones enfrentadas confundían, en oportunidades, sus mismos ideales.

La tradición histórica creada por los primeros investigadores es para el futuro algo muy difícil de aclarar y proceso de enorme trabajo para la hermenéutica, verdadera base de un necesario revisionismo que se está abriendo paso en las conciencias de los historiadores. En este menester se intentó enterrar para siempre la figura de Fernando Otorgués, al cual hoy poco se le reconoce; no hay estatuas, no hay bronces ni odas para su persona, sólo alguna pequeña calle montevideana lleva su nombre. Lo cierto es que el caudillo aplicó el rigor de aquellos tiempos a su misma vida, con la dureza característica del ego hispano. Así lo indican los resultados obtenidos por la investigación, aunque en un terreno donde se analiza su personalidad moral existen testimonios de irrefutable valor que lo muestran de cuerpo entero, haciendo gala de sentimientos propios de las gentes de su raza. Uno de éstos, viene de la figura del sacerdote Dámaso Antonio Larrañaga, cúspide de las primeras letras de la Banda Oriental, quien en un escrito elevado a un diputado oriental ante las Cortes españolas nos decía: «Otorgués, por más que no faltaría quien le describa con otros coloridos, es hombre sencillo e inclinado al bien, dócil y generoso y buen amigo. Nació de padres pobres, aunque honrados, y por eso no consiguió una cultura correspondiente a sus talentos nada comunes, porque tiene previsión y con facilidad se impone en

(22) De febrero a julio de 1815, Otorgués ejerció el gobierno de la plaza de Montevideo. «Durante el gobierno de Otorgués, la ciudad presentaba la imagen del caos y los hechos brutales de la soldadesca tenían a la población azorada, y si alguna persona sensata se atrevía a intersar al gobernador en esta atención, sobre estas brutalidades, éste contestaba sarcásticamente: Los muchachos se divierten. Tal era el estado a que la fatalidad había reducido a la población de Montevideo, en aquellos tiempos borrascosos, bajo el mando de Otorgués.» Isidoro de María.

cualquier negocio. Su natural candor le hace susceptible de dejarse guiar por personas peligrosas, pero si consiguiese a su lado algún bien intencionado director, procederá siempre con rectitud en todos los respetos».

Quizás, para los historiadores argentinos, el violento sentimiento antiporteño de Otorgués sea una señal cercana al delito; pero olvidan, al incurrir en un terreno psicopolítico, que la familia del caudillo oriental fue cruelmente tratada por sus fuerzas (23). Y ello, amén de la errática y tiránica conducta de Buenos Aires ante el provincialismo rioplatense, cosa que la misma historiografía argentina se ha encargado de delimitar.

Y por cierto, la conducta de Fernando Otorgués ante los hechos del año 1814 sobre el río Uruguay y sus contactos con el Montevideo hispánico, nos llevan hacia el convencimiento semántico de que la verdad histórica se halla más cercana a aquellos intelectos que hablan de un solo pueblo, de la España americana. Así lo indica la actitud de nobleza del caudillo ante el jefe naval peninsular, aquel célebre marino que tuvo tan destacada actuación en las aguas platenses, que el mismo Guillermo Brown no pudo vencer: «Hemos encontrado abrigo en nuestro fiel amigo don Fernando Otorgués y toda la población, soldados y oficiales en tan sumo grado que no tenemos expresiones con que ponderarlas». Frase extraída de una carta de Jacinto de Romarate al coronel Benito Chain, de fecha 30 de marzo de este año señalado, que nos muestra la verdadera faz de un hijo de la noble tierra oriental de prosapia aragonesa y de cuyas actitudes ante la felicidad de estos pueblos nadie puede dudar. Su actuación en este conflicto así lo indica, pues sus apologistas son aquellos que se hallaron al otro lado de la línea, en esa hora auroral para el Plata.

Como especial conclusión, debemos volver al principio y asumir el concepto de guerra civil para el espacio-tiempo histórico del proceso de la independencia hispanoamericana. Los hechos de la insurgencia sudamericana resultan un conflicto entre hermanos, siendo el detonante la situación de acefalía del poder central, pues en sus horas gestoras el desarrollo de este conflicto se hace, en líneas generales, bajo los parámetros del juntismo, los Cabildos y los caudillos rurales —tal como en la misma España se vivía, en

(23) En la acción de Marmarajá, en el mes de febrero de 1815, toda la familia del caudillo fue aprisionada por las fuerzas al mando del entonces capitán Manuel Dorrego, quien tuvo un comportamiento indigno con la hija de Otorgués. En una carta que éste dirigió al delegado del gobierno de Buenos Aires, Nicolás de Herrera, en este mismo mes, le decía: «Mi hija, digno objeto de mis delicias, ha sido víctima de la lascivia de un hombre desmoralizado y la violencia se opuso a su inocencia. ¡Qué cuadro tan lisonjero para un padre honrado y amante de su familia! ¡Y qué bases para fundamentar un gobierno liberal y virtuoso. Un hombre tan criminal en todo sistema no solamente vive, sino que vive entre los brazos de una inocente criatura violentada! Permítame V. S. que me haya separado algún tanto del objeto general, pues el amor paternal ha trastornado mi razón...». Manuel Dorrego alcanzó en su carrera la Capitanía General de la provincia de Buenos Aires y la Confederación, durante la guerra contra el imperio del Brasil y fue fusilado por orden del general Juan Lavalle en diciembre de 1828, en el golpe militar que dio inicio a una guerra civil que duró dos décadas.

especial simbiosis— e incluso del clero cercano a los criollos; o sea, siguiendo palpablemente lo ya establecido tradicionalmente por los sentimientos, costumbres, leyes y jurisprudencia de la ecúmene hispánica.

Nos hallamos enfrentados a la historia «tradicional» en este aspecto. Empero, ello no es óbice para seguir aportando datos de irrefutables fuentes, que nos van conduciendo a disipar las nieblas del pasado, que en un terreno revisor pautan un pensamiento muy cercano a lo hasta aquí explicitado.

En el año 1985, el Centro de Estudios Históricos, Navales y Marítimos del Uruguay editó una obra del profesor Agustín Beraza titulada: *El Convenio de Purificación*, que versaba sobre el tratado que José Artigas firmó con la Estación Naval inglesa en el Río de la Plata, en el mes de agosto de 1817, justamente en un mal momento para la causa de la Banda Oriental, tras los sucesivos desastres militares de las fuerzas artiguistas enfrentadas al poderoso invasor luso-brasileño. En síntesis, por lo avaro de este espacio, en la página 283 de la obra citada se inscribe como apéndice documental un documento, hallado por el autor en el Public Record Office de Londres (Almiranty Letters), que nos dice: «Del comodoro William Bowles a J.W. Crocker Esq. Secretario del Almirantazgo, sobre la correspondencia mantenida por él con el general José Artigas, expresa que acompaña su última comunicación y un extracto de los acuerdos comerciales acordados, los que serán fielmente observados y que colocarán al comercio inglés, en el Río de la Plata en una posición tan favorable como sea posible en medio de los sucesos del momento.

Buenos Aires, 15 de Agosto de 1817/reservada/Buque de su Majestad Británica *Anphion*/Buenos Aires/15 de agosto de 1817/rec. 17 de Nov. de 1817/

Señor, en mi carta de 27 último, comuniqué a Sus Señorías la correspondencia que ha tenido lugar entre el general Artigas y yo le incluí copias de sus cartas y mi respuesta, y ahora tengo el honor de transmitir su contestación con un resumen de algunas reglamentaciones que se obliga a cuidar que sean fielmente observadas y que colocará a nuestro comercio allí en una posición tan favorable como sea posible en medio de la confusión y las hostilidades. Al presente la situación de Artigas parece completamente arriesgada como manifiesto en mi última carta: la mayoría de sus principales oficiales están descontentos y en comunicación secreta con este gobierno, y si los portugueses comenzaran la próxima campaña con vigor es difícil ver cómo se defenderá, como se sabe sus tropas son extremadamente inferiores a las de ellos en toda forma y su derrota en el potrero del Arapey ha destruido toda confianza en su habilidad militar. Los portugueses tienen 5.000 como hombres en su frontera norte y sus puestos avanzados se hallan en el río Guaney entre el Arapey el territorio brasilero y han evacuado enteramente el Entre Ríos. La Legión de San Pablo está con este ejército y se la describe como un cuerpo muy superior, uniendo a la estricta disciplina, una perfecta habilidad en todas las formas particulares de hacer la guerra en este país. Artigas habló más bien con pesimismo de su situación al oficial que envié con mi carta. Lamentó siempre haber abandonado a los españoles, pero dijo

que ahora la suerte estaba echada y conforme a su propio relato, ha rechazado toda incitación hecha por el gobierno portugués para atraerlo hacia sus intereses. Tengo el honor de ser, Señor su obediente servidor. William Bowles-Comodoro/J.W. Crocker».

Teniendo a la vista esta especial confesión que el general Artigas le hace a un oficial inglés a tres años de su partida hacia el ostracismo, debemos asumir una concepción intelectual que se halle más cercana a los tiempos que estamos analizando; ubicando nuestra mente en un ejercicio de «empatía», que disipe los sentimientos que posee todo historiador, para así, sin caer en la conveniencia ni la leyenda, reconsiderar seriamente todo el enramado de aquel espacio del pasado. José Artigas, por cierto, no se halló sólo al verter estos sentimientos, cual especie de culpa, pues también todos los prohombres de su hora, en mayor o menor medida, se hallaron en su mismo trance, cercados por las traiciones, el yerro y la incompreensión de parte de sus pueblos (24). De este tipo de anécdotas está abrumada la historia hispanoamericana, desde las llanuras de Norteamérica, hasta la pampa argentina, y hasta más allá de Ayacucho, último trance continental para España.

Lo vivido en este año de 1814 a orillas del río Uruguay por el marino Romarate y el caudillo Otorgués, es sólo parte de ese anecdotario infinito del cual está salpicada la crónica de la insurgencia. Y esa especial relación habida entre estos dos conductores de hombres, en un marco de fraternidad, no debe asombrar a nadie, ni menos hacer que el fariseo se rasgue sus vestiduras, pues si lo hace incurrirá una vez más en la falacia, esa misma de la que, lamentablemente, está marcada la letra de los primeros historiógrafos.

Romarate, educado en mente y espíritu para asumir la conducción de buques y hombres, en la línea generada en la Academia de Guardias Marinas de Cádiz, institución de la que egresaron toda una constelación de héroes, y Otorgués, surgido de los campos de la Banda Oriental para acaudillar las huestes que habrían de ser hueso duro de roer para todos aquellos extraños que pretendieran dominar sus tierras, obraron juntos para arribar a un fin. Uno, para salvaguardar los medios navales de su Nación, luego de librar dura lucha con los bonaerenses; el otro, para hacer ver al enemigo común la posibilidad de que esos buques y hombres pasaran a su causa. Pero ambos unidos por una génesis común, su credo, su raza, su lengua, que al igual que los más ilustres conductores de Buenos Aires, nunca dejaron en el olvido.

De este tipo de coyunturas habidas en este marco permanece cubierta la crónica de estos conflictos, cuyo relato, como ya comentamos previamente, estuvo sujeto durante décadas al accionar del patriotismo banal, cuya espina dorsal fue el odio al mundo del que provenimos. Por ello, es hora de abrir

(24) Carta del libertador Simón Bolívar al ministro de RR.EE. de la Gran Colombia, don Estanislao Vergara, octubre de 1830: «No, mi amigo, yo no puedo ir, ni estoy obligado a ello, porque a nadie se le debe forzar a actuar contra su conciencia y las leyes. Tampoco he contribuido en la menor cosa a esta reacción, ni he comprometido a nadie a que lo hiciera. Si yo recogiese el fruto de esta insurrección, yo me haría cargo de toda su responsabilidad; y últimamente he deplorado hasta lo que hemos hecho contra los españoles...».

paso hacia un mayor entendimiento, más humano y real, de los periodos en que la América española se desgarró por culpa de unos u otros, cayendo en la contienda fratricida. Decimos que las realidades históricas particulares de los pueblos nunca desaparecen por completo, y hoy, que esta parte de América del Sur se halla inmersa en un proceso de unión, bien vale asumir un mejor estudio del pasado común. Aún más, este hecho debe ser resaltado, cuando en un orden donde las comunicaciones y las relaciones entre los hombres, en el marco de la técnica, hace que las distancias no existan, uniendo los pensamientos a ambos lados del océano y haciendo latir al unísono las mismas vivencias y sentimientos de la comunidad hispánica.

Romarate y Otorgués: en varias jornadas unidos bajo los cielos del Río de la Plata, no fueron una pieza más en el taimado juego de las contiendas civiles que desmembraron, poco a poco, aquel universo ejemplar; fueron dos fuerzas que buscaron sus conveniencias del momento, pero que se sintieron abrazados por el atávico sentimiento que proviene del tronco común llamado Hispanidad, que vio la luz tras la regia voluntad nacida luego de la caída de Granada.

Bajo esta consigna, no puede haber mayor honor para el historiador que recrear estas crónicas de un mundo ya lejano, pero cuyo entendimiento resulta vital, para hallar nuestras mismas almas en las vivencias de aquellos hombres del pasado.

Bibliografía

- BAUZÁ, Francisco: *Historia de la Dominación española en el Uruguay*. Montevideo, 1950.
- BERAZA, Agustín: *El Convenio de Purificación*. Montevideo, 1985.
- CAILLET-BOIS, Teodoro: *Historia Naval Argentina*. Buenos Aires, 1944.
- MARCO, Miguel A. de: *José María de Salazar y la marina contrarrevolucionaria en el Plata*. Rosario, (Rep. Argentina), 1996.
- H. D.: *Ensayo de Historia Patria*. Montevideo, 1945.
- MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El Apostadero de Montevideo, 1776-1814*. Madrid, 1968.
- PATIÑO, Enrique: *Los tenientes de Artigas*. Montevideo, 1936.
- QUARTARUOLO, Mario V.: *Guerra naval de la Independencia*. Temas de Historia Marítima Argentina. Buenos Aires, 1970.
- THOMAS, Eduardo: *Compendio de Historia Nacional*. Montevideo, 1944.
- BERTOCCHI MORÁN, A. N.: *España, Montevideo y el Río de la Plata*. Montevideo, inédito.
- Hoja de Servicios del brigadier de la Armada don Jacinto de Romarate. Museo-Archivo «Álvaro de Bazán», El Viso del Marqués, Ciudad Real.
- Consultas: —Archivo General de la Nación. Montevideo.
—Biblioteca Nacional. Montevideo.

EL VIAJE DE SAN PABLO A ROMA POR MAR

Ricardo ARROYO RUIZ-ZORRILLA
Investigador Naval

«Abreviaré la historia de aquel héroe,
náufrago de todos los mares,
peregrino de toda la tierra.»

(Francisco de Quevedo,
Vida de San Pablo)

El viaje de San Pablo desde Cesarea a Roma nos lo relata el evangelista San Lucas en *Los Hechos de los Apóstoles*, concretamente en el Capítulo 27.

San Pablo llevaba ya dos años prisionero en Cesarea, capital romana de Palestina. El nuevo gobernador de Palestina, Porcio Festo, decidió reabrir el juicio contra Pablo de Tarso; éste en su defensa y dada su condición de ciudadano romano apeló al César, a lo que respondió Festo: «A César has apelado; a César irás» (*Hechos*, 25, 12). Ésta es, por tanto, la causa de la accidentada navegación de Pablo, desde Cesarea a Puteoli, que pretendemos comentar exclusivamente bajo el punto de vista marítimo.

«Entonces como se decidió que navegásemos a Italia, procedieron a entregar a Pablo así como a otros ciertos presos a un Centurión de nombre Julio de la cohorte Augusta.

Embarcándonos en una nave de Adramicia que se dirigía a las costas de Asia, partimos en compañía de Aristarco, macedonio de Tesalónica. Al día siguiente llegamos a Sidón» (*Hechos*, 27, 1-3).

El texto del evangelista San Lucas apenas precisa comentarios: como es sabido, Sidón está al norte de Cesarea y a unas 66 millas. El arqueólogo naval Jules Sottas estima que el viaje debió iniciarse hacia el 15 de agosto, quizá una fecha ya avanzada para el periodo hábil para la navegación que, en opinión de Hesíodo, son «Los 50 días siguientes al solsticio de verano, es el tiempo adecuado para que los hombres naveguen» (1).

Ciertamente el periodo señalado por Hesíodo parece excesivamente corto. Vegecio es mucho más preciso: «Desde el sexto día antes de las Kalendas de Junio (27 de mayo) hasta el ascenso de Arcturus esto es hasta el decimosexto día antes de las Kalendas de Octubre [14 de septiembre] es el periodo seguro

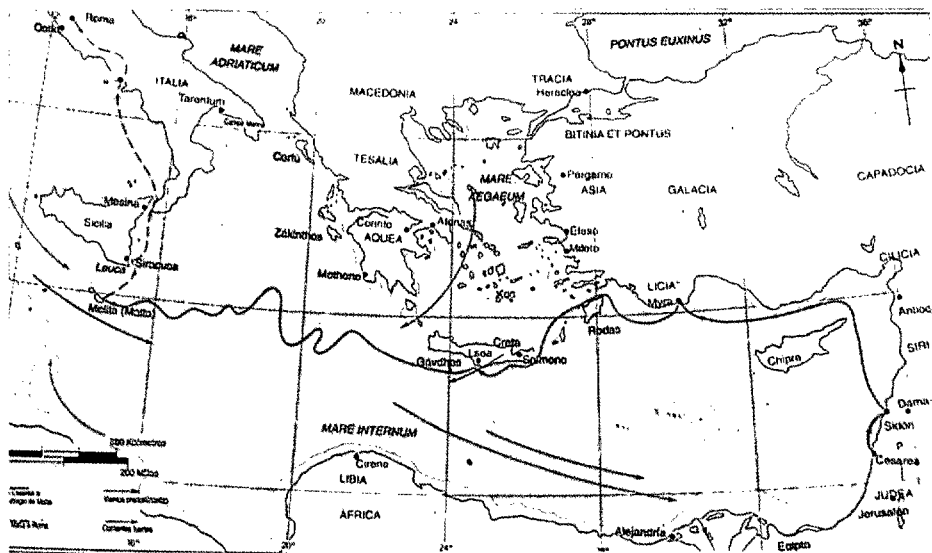
(1) HESÍODO: *Los trabajos y los días*, 663-65.

para la navegación. De aquí al tercer día antes de los Idus de Noviembre, la navegación es incierta. Desde este día hasta el tercer día de los Idus de Marzo el mar está cerrado» (2).

Tradicionalmente se ha interpretado la frase *mare clausum* como una prohibición absoluta a la navegación durante este periodo; sin embargo, algunos tratadistas, como Saint Denis (3) y Rougé (4), opinan que la navegación no quedaba suspendida, sino únicamente ralentizada. Cierto es también que cuando existía una necesidad urgente se obviaba el *mare clausum*.

Como señala el texto evangélico, acompañaban a Pablo tres de sus discípulos: Lucas, el autor del relato; Aristarco y Timoteo.

No especifica San Lucas el tiempo que permanecieron en Sidón, tan sólo señala que el trato otorgado por el centurión a Pablo fue humano al permitirle hablar con sus amigos.



Itinerario del viaje, según Throck Morton y Parker

«Y haciéndonos a la mar, desde allí navegamos al abrigo de Chipre, por ser contrarios los vientos; y navegamos por alta mar a lo largo de Gilicia y Panfilia e hicimos escala en Mira de Licia, donde el centurión encontrando una nave de Alejandría que navegaba a Italia nos trasladó a ella» (*Hechos*, 27, 4-7).

Como se desprende del relato, la intención del patrón era dirigirse directamente a la costa de Licia, dejando Chipre por estribor, pero los vientos contra-

(2) VEGECIO: *De re militare*, 4-39.

(3) SAINT DENIS: «Mare Clausum». *Revue d'Études Latines*, 1947.

(4) ROUGÉ, Jean: «La navigation hivernale sous l'empire romain». *Revue d'Études Anciennes*, 1952.

rios le hicieron variar de rumbo buscando el abrigo de la costa norte de Chipre y quizá las corrientes favorables. De algunas versiones de los Hechos parece deducirse que el viaje hasta Mira pudo durar unos quince días, lo que ya nos sitúa a últimos de agosto o primeros de septiembre, una fecha poco apropiada para cruzar el Egeo hasta Creta, cuando soplan los vientos de componente norte Estesios o el terrible «Meltemi» (noroeste).

Vientos dominantes en el Mediterráneo y rutas de transporte

Los vientos zonales de mayor importancia en el Mediterráneo son los siguientes:

Mar de Alborán y estrecho de Gibraltar. *Levantes*, en ocasiones muy fuertes, que soplan en verano.

Golfos de León y Génova. *Mistral*. Viento del noroeste duro y frío en todas las estaciones.

Malta. *Gregal*. Viento frío del noroeste. Invierno.

Italia-Córcega. *Libeccio*. Viento de componente oeste con frecuencia intenso. Sopla en todas las estaciones.

Costa norte de África y Sicilia. *Sirocco*. Viento cálido y seco proveniente del desierto. Verano.

Adriático. *Bora*. Viento frío y duro. Invierno.

Mar Egeo. *Estesios*. Vientos violentos del norte que suelen ir acompañados de fuertes aguaceros. Verano.

Egipto y Libia. *Khamsin*. Viento cálido y seco de componente sur. Abril a junio.

En los autores de la antigüedad existen numerosas alusiones a los vientos dominantes. Plinio dedica nada menos que tres capítulos de su *Historia Natural* a los vientos (5). El conocimiento práctico que los hombres de la antigüedad tenían de los vientos, lo confirman los nombres por los que fueron conocidos por griegos y romanos.

	GRIEGO	LATÍN
Norte	Boreas o Apartias	Septentrio
Nordeste	Euro-Aquilón	Subsolanus
Sudeste	Apeliota	Volturnus
Sur	Notos	Auster
Sudoeste	Libs	Africus
Oeste	Zephyros	Fabonius
Noroeste	Argestes	Corus

(5) CAYO PLINIO SEGUNDO: *Naturalis Historiae*. Libro II, caps. XLV, XLVI y XLVII.

De acuerdo con este régimen de vientos, los barcos que habían invernado en Alejandría comenzaban a cargar en primavera y salían hacia Roma cuando el tiempo era favorable, posiblemente en abril. Podían utilizar dos rutas, la del norte (como en el viaje de San Pablo) navegando hacia Chipre, buscando el abrigo de las costas de Asia Menor, sur o norte de Creta, dependiendo del viento existente. Desde allí arrumbaban a Malta y, a través del estrecho de Mesina, ponían proa a Puteoli o a Ostia, tras construirse este puerto.

La ruta del sur suponía navegar por la costa de África hasta Cirene, desde donde, con la posible ayuda de los vientos del sur, saltaban a Malta y Sicilia para continuar por la misma derrota que la ruta del norte.

En ambos casos empleaban unos treinta o cuarenta días de viaje, según la intensidad de los vientos contrarios. Finalizada la descarga, regresaban a Alejandría impulsados por el *libeccio*, tardando dos o tres semanas en recorrer 1.000 millas. No obstante, Plinio cita un viaje efectuado en nueve días, lo que posiblemente constituya uno de los viajes más rápidos, a una media de casi cinco nudos. En Alejandría tomaban un nuevo cargamento para emprender un nuevo viaje a Roma, que en circunstancias normales se iniciaría a mediados de julio o antes.

Los barcos que invernaban en Roma probablemente saldrían en abril, después de cargar en Alejandría, y regresarían a Roma en agosto para invernarse posteriormente en Alejandría. En el viaje de Alejandría a Roma, que como hemos comentado se efectuaba casi siempre con vientos contrarios, hay que tener en cuenta que la distancia a navegar era mayor, especialmente en la ruta norte, que podía llegar a ser entre 1.500 y 1.700 millas. En los autores clásicos tenemos un buen número de datos sobre el tiempo empleado por los barcos de la antigüedad en las rutas mediterráneas, que por razones obvias no incluimos en este trabajo. Se estima que la velocidad media de los buques de vela de la antigüedad podría estar entre los 3 y los 4 nudos, velocidad muy estimable.

Las flotas del trigo

El barco de Alejandría, al que se refiere el evangelista, formaba parte de la formidable flota de buques mercantes cerealeros que transportaban trigo desde Alejandría a Puteoli para alimentar a los romanos.

Durante la Roma imperial, Egipto proporcionaba anualmente a Roma unas 150.000 toneladas trigo, que era preciso transportar en el periodo hábil para la navegación que ya hemos señalado. El trigo, por razones políticas, se distribuía en Roma a precio inferior al de mercado e incluso gratis a aquellos que poseían la ciudadanía romana. El responsable del avituallamiento y distribución era el *Prefectus Annonae* (6), (7), (8), algo así como un comisario de abastecimientos.

(6) ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: «Los supercargueros de la antigüedad». Revista *Comme*, 1985.

(7) RICKMAN, G. E.: «The grain trade under the roman empire». *Memoirs American Academy*. Roma, 1980.

(8) *Digesto*, 50.5.3.



Buques mercantes romanos; además de la vela mayor, se ve claramente la vela *artemon* citada en el texto

Se ha estimado que el consumo anual de trigo en Roma era de unas 340.000 toneladas. Es evidente que para llevar a cabo el transporte de tales cantidades de cereal —ya que el periodo apto para la navegación sólo permitía a lo sumo un viaje y medio, cuando el trigo provenía de Alejandría— Roma se vio en la necesidad de construir o impulsar la construcción de numerosos barcos y de que el tonelaje de esta flota cerealera tuviera el tamaño adecuado para garantizar el suministro. La construcción de buques de gran tamaño estaba incentivada a través de lo que hoy podríamos llamar «primas a la construcción» y en este tráfico no era extraño que participasen barcos de unas 350 toneladas. La preocupación de los romanos por disponer de una flota para alimentar a la ciudadanía romana se hace patente en el *Digesto*, en donde se dispone que los barcos con cabida no inferior a 50.000 modios —unas 350 toneladas (1 modio = a unos 7 kg)— quedan exentos de cargas municipales (9). Hay que señalar que en este tráfico también participaban barcos griegos y fenicios.

Jules Sottas, basándose en los estudios realizados por Torr, estima que el barco que transportaba a San Pablo, teniendo en cuenta el número de pasajeros, además de la carga, podría tener una capacidad de carga de unos 10.000 talentos ó 250 toneladas. Luciano de Samosata, en su obra *Navigium* (10), nos habla

(9) RICKMAN, G. E.: *Op. cit.*

(10) LUCIANO: *Navigium*, 7-10.

de un supercarguero dedicado a lo que podría considerarse como la carrera del trigo, el *Isis*, que tenía una eslora de 55 metros y una manga de 13 metros. La capacidad de este gigante ha sido cifrada por el profesor Casson (11) en 1.228 toneladas y, en su opinión, hasta mediados del siglo XIX no se construyó un barco que superase este tamaño.

El embarco de pasajeros en barcos cerealeros era muy frecuente, y se ha considerado que el primer servicio marítimo de transporte de pasajeros fue el llevado a cabo por estos buques, ya que la frecuencia de sus salidas en verano lo convertían en la práctica en una línea regular. El emperador Vespasiano, para regresar de Egipto a Roma en la primavera del año 70, utilizó un cerealero en lugar del incómodo viaje en una galera de guerra, que sin duda podía haber utilizado.

«Navegamos despacio durante varios días y con dificultad llegamos frente a Gnido. Al no permitírnos entrar el viento fuimos costeano Creta por el cabo Salmone. Y doblando éste con gran dificultad llegamos a un lugar llamado Buenos Puertos, cerca del cual estaba la ciudad de Lasea.

Como hubiese transcurrido bastante tiempo y la navegación era ahora peligrosa, porque ya había pasado hasta el día del ayuno, Pablo hizo una recomendación, diciéndoles: “amigos veo que la navegación empieza a ser muy peligrosa no sólo para la nave y la carga, sino también para nuestras vidas”. Sin embargo, el centurión daba más crédito al patrón y al dueño de la nave que a las cosas dichas por Pablo. Como aquel puerto fuese incómodo para navegar, la mayoría aconsejó hacerse a la mar, para ver si de algún modo lográsemos llegar a Fenice, bahía de Creta que mira al nordeste y al sudeste, para invernar allí» (*Hechos*, 27, 7-12).

Por lo que relata Lucas, durante los primeros días debieron predominar los vientos terrales, pero al estar a la altura de Gnido debió de rolar al Noroeste, y obligó al barco a navegar hacia el sur de Creta, buscando el abrigo de su costa. San Pablo, que anteriormente ya había naufragado en tres ocasiones (*Corintios*, 11-25), advierte de los peligros venideros, puesto que, como se nos indica en el texto, «había pasado hasta el día del ayuno», esto es, la fiesta de la expiación de los judíos (*Yom Kippur*) que, al ser una festividad móvil, tenía lugar entre los últimos días de septiembre y los primeros de octubre. Pero el centurión, que pretendería acabar cuanto antes su misión, y el *naucleros* (representante del armador), que temería un posible pudrimiento de la carga, se decidieron a proseguir viaje hasta Fenice, situado a unas 36 millas más al oeste y protegido de los violentos vientos del nordeste.

(11) CASSON, Lionel: «The *Isis* and her voyage». *Transactions and proceedings of the American Philological Association*, 1950.

El temporal

Cuando estaban próximos a su destino un repentino temporal del nordeste, el *euroaquilon*, sorprendió a todos y desbarató sus planes.

«Al soplar entonces un ligero viento del sur, pensando que tenían a la mano lo que deseaban, levaron anclas y costearon Creta más de cerca. Pero al poco tiempo se desencadenó un viento huracanado, el llamado euroaquilon. La nave fue arrastrada y no pudiendo resistir al viento nos dejamos ir a la deriva. Después de navegar a sotavento de un islote llamado Cauda a duras penas pudimos controlar el bote; una vez izado se utilizaron los remedios de emergencia, cinchando la nave con cables; después por miedo a encallar en la Sirte se dejó deslizar el ancla suelta. De esta suerte arriaron las velas y se dejaron llevar a merced del viento. Al día siguiente, como la tempestad arreciaba, se arrojó la carga al mar y al tercer día los marineros con sus propias manos tiraron los aparejos de la nave. Ni sol ni estrellas pudimos ver en muchos días, y la tempestad mantenía su violencia; así que teníamos perdida toda esperanza de salvación» (*Hechos*, 27, 13-19).

Como suele suceder en el Mediterráneo, un fortísimo temporal sorprendió a nuestros navegantes, que se veían impotentes para evitarlo. Este viento de componente este, que tantos problemas causó a San Pablo y a los suyos durante catorce días, es también el viento que siete siglos antes arrastró al griego Coleos de Samos (12) hacia la costa de España, como nos dice Heródoto (13). Con el fin de mejorar la consistencia del casco lo reforzaron ciñéndole unos gruesos cabos llamados *hypozomata* (14). Esta técnica era utilizada habitualmente cuando se producía un fuerte temporal, y todos los barcos de guerra llevaban unos cabos de reserva para tales ocasiones. Pomey asegura que el principio de reforzar las carenas mediante cabos ya era conocido por los egipcios, la frase «se dejó deslizar el ancla suelta» sugiere la utilización de un ancla flotante para disminuir el abatimiento; sin embargo, en la mayor parte de las versiones consultadas no hay referencia a este hecho.

Ante la persistencia del temporal, pasaje y tripulación se ven obligados a una *echazon* para salvar sus vidas y el barco. Esta figura jurídica estaba ya contemplada en la *syngrapha* náutica (15) (16), que exige un previa deliberación entre todos los pasajeros de la nave.

En los versículos siguientes San Pablo anima y conforta a pasajeros y tripulación, asegurándoles que ninguno de los que están a bordo va a perder la vida, ya que un ángel así se lo ha manifestado.

(12) ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: «Las navegaciones a España de fenicios y griegos». *Revista de Historia Naval*, 1985.

(13) HERÓDOTO: *Los nueve libros de la historia*, IV, 152.

(14) CASSON, Lionel: *Ships and seamanship in the ancient world*. Princeton, 1971.

(15) DEMÓSTENES: *Contra Lácritos*. 11. (Discursos privados).

(16) CASTRESANA, Amelia: *El préstamo griego y la pecunia traeticia romana*. Salamanca, 1982.

Nafragio y arribada a Malta

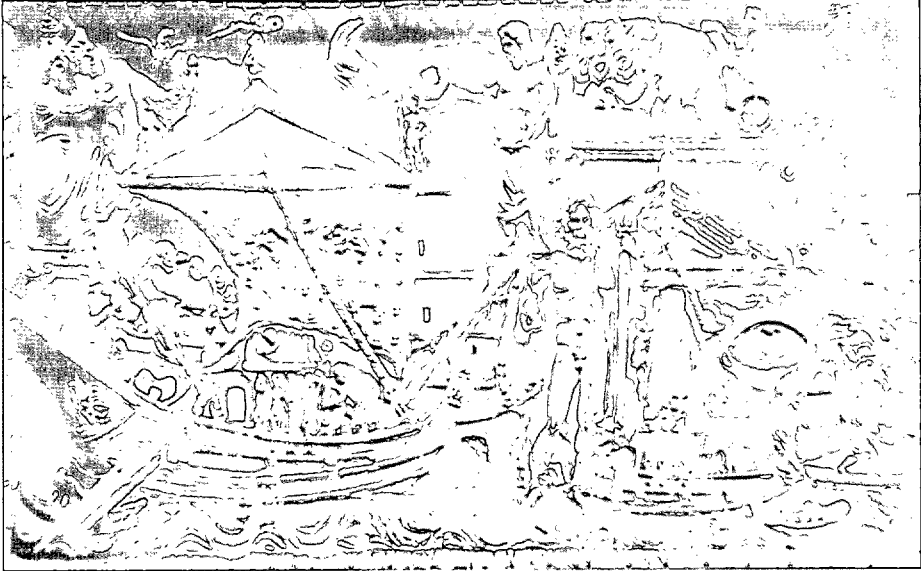
«Era la noche decimocuarta y seguíamos a merced del viento por el Adriático, cuando hacia la medianoche los marineros presintieron la proximidad de tierra. Echaron la sonda y encontraron 20 brazas, volvieron a echarla más adelante y había 15 brazas; entonces, temiendo chocar contra algún escollo echaron por popa cuatro anclas, esperando con ansia que se hiciese de día. Pero como los marineros intentaban huir de la nave y habían arriado ya el bote con el pretexto de que iban a fondear las anclas de proa, Pablo dijo al centurión y a los soldados “si éstos no se quedan en la nave no podréis salvaros vosotros”; entonces los soldados cortaron las amarras del bote y lo dejaron caer. Mientras esperaban que se hiciese de día Pablo animó a todos a que comiesen. “Hace 14 días que no coméis...”. Íbamos en la nave 276 personas. Una vez satisfechos se pusieron a aligerar la nave tirando trigo al mar. Siendo ya día claro no reconocían qué tierra era, pero al ver una ensenada que tenía playa y en ésta estaban determinados, si podían a varar el barco. Así es que cortando las cuerdas de las anclas, las dejaron caer al mar, aflojando al mismo tiempo las amarras de los timones e izando al viento el artimón se dirigieron a la playa. Mas, tropezando en una lengua de tierra que tenía mar por ambos lados, encalló la nave; la proa hincada quedó inmóvil, pero la popa empezó a hacerse pedazos por la violencia del mar.

Los soldados decidieron matar a los presos, no fuera que escapase alguno nadando, pero el centurión tratando de salvar a Pablo les prohibió hacerlo. De esta forma todos llegaron salvos a tierra. Una vez a salvo supimos que la isla se llamaba Malta.»

El hecho de que el barco de San Pablo fondease cuatro anclas por la popa quizá pudiera parecernos excesivo; no obstante, hay que tener presente que los barcos de aquella época llevaban anclas en las zonas de proa y popa, y en algunos casos en la parte central de cubierta. La utilización de varias anclas en los buques de la antigüedad, entre otras fuentes, la confirma el pecio de Yasi Ada (17), donde se hallaron en muy buen estado los restos del naufragio de un barco bizantino dedicado al tráfico de cabotaje de algo más de 20 metros de eslora. Este modesto barco disponía de al menos 11 anclas. Como es conocido, quizá los primeros navegantes en utilizar anclas fueron los egipcios, empleando para ello piedras con orificios para pasar por uno de ellos el cabo de fondeo y por los otros palos. En la época del viaje de San Pablo las anclas solían ser de madera, con el cepo de plomo o de hierro. Investigaciones submarinas no han logrado encontrar restos de naves, pero sí anclas idénticas que pudieron pertenecer al mismo buque. De nuevo vuelve a producirse una echazón de la carga, para contribuir al salvamento, a la vista de que lo arroja-

(17) POMEY, Patrice: *La navigation dans l'antiquité*. 1997.

do en la ocasión anterior no era suficiente. Aquí el evangelista es más preciso, y nos señala que el total de las personas embarcadas era de 276, lo que nos puede dar una idea de las dimensiones del barco. El relato también nos demuestra la utilización de la sonda, que solía ser de plomo y de formas semiesféricas (18).



Bajorrelieve del palacio de Torlonia, en Roma. Puede verse una nave alejandrina atracada en el puerto de Roma. El barco va aparejado con una vela cuadra; encima lleva una vela triangular *suparum*, que se menciona en el texto

El relato cita también la utilización de la vela *artemon*, también llamada por Torr *dolon* o *akation* (19). Esta vela, descrita por San Isidoro de Sevilla (20), estaba situada en el bauprés, que se arbolaba formando un ángulo de unos 45 grados con la línea de cubierta como muestran las imágenes del mosaico romano de Ostia que reproducimos. Era utilizada básicamente como ayuda para orientar la nave (21) más que como elemento propulsor. Es muy semejante a la «cebadera», utilizada en los galeones de la Carrera de Indias para asegurar las evoluciones del navío.

Lucas prosigue su relato refiriéndose a la buena acogida que los malteses dan a los naufragos, a las milagrosas curaciones llevadas a cabo por Pablo durante la estancia en la isla. La estancia en Malta se prolongó durante tres

(18) SOTTAS, Jules: «The ship of St. Paul's Last Voyage». *Mariner's Mirror*, 1921.

(19) TORR, Cecil: *Ancient Ships*. Cambridge, 1895.

(20) «Artemo dirigendae potius naves causa comentatum quam celeritatis». San Isidoro de Sevilla. *Orígenes*, 19, 3-3.

(21) Ver bajorrelieve del palacio de Torlonia.

meses, como señala el texto; hemos dicho anteriormente que en aquellos días la navegación no estaba permitida *mare clausum* y, por tanto, era preciso pasar el invierno en Malta, aunque quizá no fue necesario aguardar a la llegada del equinoccio de primavera para reemprender el viaje. Como es posible que llegaran a mediados de noviembre, la salida debió producirse a mediados de febrero.

El fin del viaje

«Transcurridos tres meses partimos en una nave alejandrina que había invernado en la isla, cuya insignia eran los Dióscuros. Llegados a Siracusa nos detuvimos tres días; de allí costeando fuimos a Regio, y como al día siguiente comenzó a soplar el Austro, al segundo día llegamos a Puteoli (Puzzoli); allí encontramos hermanos que nos rogaron que nos quedásemos con ellos siete días, y por fin nos encaminamos a Roma.»

El viaje de San Pablo y sus compañeros prosigue en una nueva nave alejandrina cuya insignia eran los Dióscuros. En aquella época era frecuente que las naves adornasen sus amuras con dedicatorias a los dioses mitológicos. Qué mejor encomienda que la de los Dióscuros Cástor y Pólux, dioses protectores de los marinos.

Desde Maltá se dirigieron a Siracusa, puerto de Sicilia situado a menos de 80 millas de Malta, y desde allí, a través del estrecho de Mesina, a Regio, ya en la península italiana, de donde con la ayuda del Austro, también llamado *Notós* por los griegos («viento del sur»), llegaron sin novedad a su destino: Puteoli o Puzzoli.

Los barcos mercantes romanos, conocidos genéricamente como *navis onerarie*, tenían mucha manga para aumentar su capacidad de carga (buques redondos), al contrario de los buques de guerra, de mucha eslora y poca manga (buques largos). La eslora estaba entre dos y tres veces el valor de la manga.

La popa en muchos casos se prolongaba en un ornamento curvo hacia adentro llamado *aplustre* o *akrostolion*, aunque ello era más frecuente en las naves de combate.

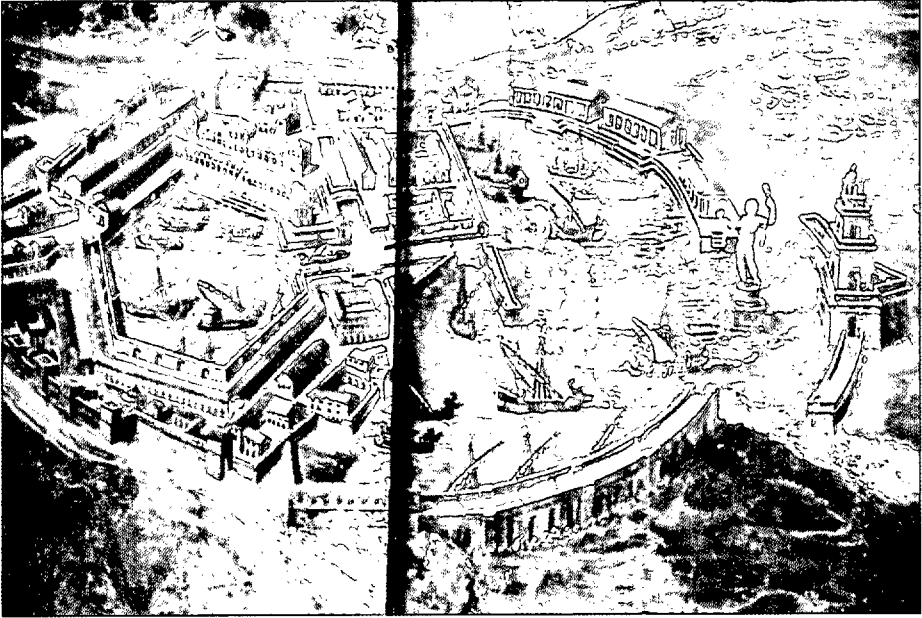
Solían ir propulsados únicamente a vela, aunque llevaban algunos remos de reserva para ser utilizados ocasionalmente. Normalmente llevaban una vela cuadra y, como ya hemos indicado, el artimón, para ayudarse en las evoluciones. Sobre la vela cuadra solían llevar el *suparum*, vela triangular que en el caso de los cerealeros era de color rojo. Séneca nos da cuenta del avistamiento de naves alejandrinas que muestran un *suparum* (22).

El profesor Casson afirma que los grandes cargueros tenían tres palos, como puede apreciarse en algunos mosaicos. Asimismo asegura que en la

(22) «Subito nobis hodie Alexandrinae naves apparuerunt qui permiti solent et nuntiare seculture classis adventum... suparum Alexandrinarum insignie est». Séneca. *Epistolae*. 77.

antigüedad se utilizaron velas de cuchillo de diversos tipos, tal como muestran algunos bajorrelieves (23) (24).

El tremendo aumento del número de barcos que comerciaban con Roma decidió al emperador Claudio a construir un nuevo puerto, que fue ampliado y terminado por Trajano, al que se le llamó *Portus*, «El Puerto». Sus escolleras curvas tenían 570 metros de longitud, lo que nos da una idea de sus proporciones (25).



Portus. El nuevo puerto de Roma, terminado en tiempos de Trajano

El viaje del apóstol San Pablo nos describe con bastante detalle lo que suponía el transporte del grano desde Egipto a Roma, y nos muestra la capacidad de organización del genio romano para asegurar el suministro de cereal de una ciudad con una flota mercante escasa, que supo aglutinar esfuerzos de participación de hombres y buques: griegos, fenicios y sirios, que eran en realidad los que lo llevaban a cabo, para constituir «la primera ruta de transporte marítimo del mundo».

(23) CASSON, Lionel: *Op. cit.*, p. 243.

(24) FILÓSTRATO: *Vida de Apolonio de Tiana*. 4.09.

(25) MEIGGS, R.: *Roman Ostia*. Oxford, 1960.

Bibliografía

- ALVAR, J.: *Los medios de navegación de los colonizadores*. Archivo Español de Arqueología, 1979.
- ARROYO RUIZ-ZORRILLA, Ricardo: «Los supercargueros de la antigüedad». *Comme*, 1985. «Las navegaciones a España de fenicios y griegos». *Revista de Historia Naval*, 1985. «Las gentes del negocio marítimo de la Roma Imperial». *Comme*, 1986. *Evolución tecnológica de los medios de navegación en el Mediterráneo de la antigüedad*. Ministerio de Cultura, 1979.
- BASCH, Lucien: *Le Musée imaginaire de la marine antique*. Atenas, 1987.
- CASARIEGO, Jesús Evaristo: *Los grandes periplos de la antigüedad*. CSIC, 1949.
- CASSON, Lionel: *The Isis and her voyage*. Tapha, 1950. *Speed under sails of ancient ships*. Tapha, 1951. *Harbour and river boats of ancient Rome*. *Journal of Roman Studies*, 1965. *Ships and Seamanship in the ancient world*. Princeton, 1971. *Ships and seafaring in the ancient times*. Austin, 1994.
- CASTRESANA, Amelia: *El préstamo marítimo griego y la pecunia traeticia romana*. Universidad de Salamanca, 1982.
- MEIGGS, R.: *Roman Ostia*. Oxford, 1973.
- MUÑOZ IGLESIAS, Salvador: *Por las rutas de San Pablo*. Madrid, 1981.
- POMEY, Patrice: «Les navires de commerce romains». *Recherches au C.N.R.S. La navigation dans l'antiquité*. Edisud, 1997.
- POMEY et TCHERNIA, P.: *Le tonnage maximum des navires de commerce romains*. *Archaeonautica*, 1978.
- ROUGÉ, Jean: «La navigation hivernale sous l'empire romain». *Revue d'Études Anciennes. Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*. París, 1966. *La marine dans l'antiquité*, París, 1975.
- RICKMAN, G. E.: «The grain trade under the roman empire». *Memoires American Academy*. Roma, 1980.
- SOTTAS, Jules: «The ship of St. Paul's Last Voyage». *Mariner's Mirror*, 1921.
- TORR, Cecil: *Ancient ships*. Cambridge, 1985.
- UCELLI, Guido: *Le navi di Nemi*. Roma, 1950.
- WALLINGA, H. T.: *Nautika. The unit of capacity for ancient ships*. *Mnemosyne*, 1964.
- YEO, Cedric: *Transportation in imperial Italy*. Tapha, 1946.

Fuentes clásicas

Desmóstenes: *Discursos privados*.

Digesto de Justiniano: Versión española. Aranzadi. Pamplona, 1968.

Filóstrato: *Vida de Apolonio de Tiana*.

Hechos de los apóstoles: Para este estudio se han empleado las versiones siguientes:

EL VIAJE DE SAN PABLO A ROMA POR MAR

La Biblia. Ed. Codex. Pamplona, 1963. *La Iglesia de los orígenes*. Pessano. Milán, 1972. *Sagrada Biblia*. Ed. Herder. Barcelona, 1979. *Santas Escrituras*. Brooklyn. Nueva York, 1979.

Heródoto: *Los nueve libros de la historia*.

Hesíodo: *Los trabajos y los días*.

Luciano de Samosata: *Navigium*.

San Isidoro de Sevilla: *Orígenes*.

Vegecio: *Epítome de Re Militari*.

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.

MANUEL MANRIQUE DE LARA Y BERRY

Ramón CODINA BONET
Teniente coronel músico

No resulta nada cómodo acometer la tarea de trazar el perfil definitorio de una personalidad que haya destacado en especializaciones pertenecientes a ámbito que, de ordinario, son entendidos como radicalmente opuestos. Y si no es ahora el caso de buscar una explicación, séalo el de construir una descripción lo más completa y objetiva posible.

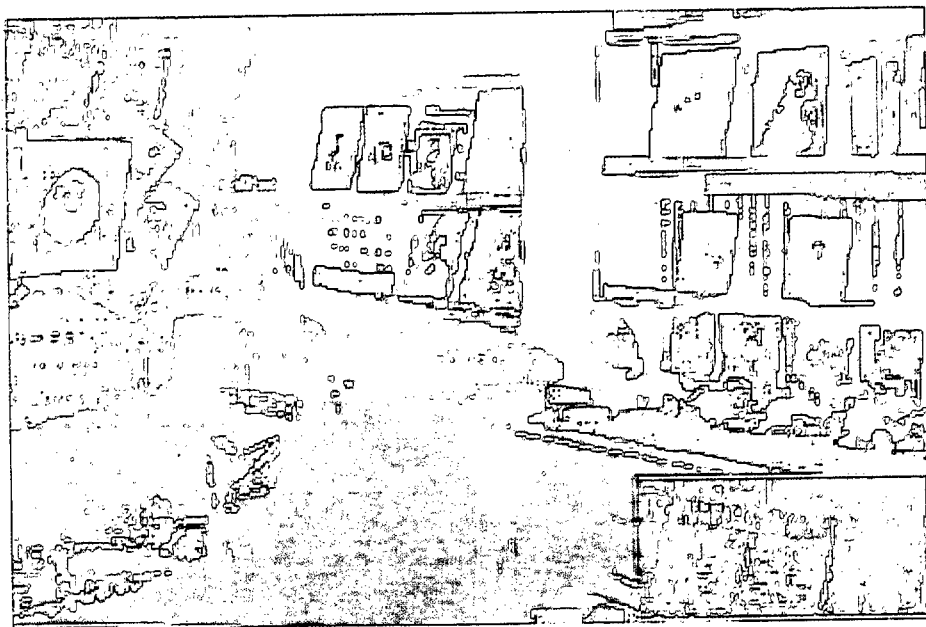
Es preciso advertir al lector para que repare en que, al contrario de lo que se suele creer apresuradamente, Manrique de Lara no fue músico militar. Tampoco es idéntica su trayectoria a la de los rusos componentes del «Grupo de los cinco», pues Borodin fue médico militar, Rimsky-Korsakov dejó de ser marino a punto de cumplir los treinta años, Cesar Cui alcanzó el grado de general de ingenieros y Mussorgsky, sin vocación, no tardó en abandonar la carrera. Y aunque sí hay coincidencias en la pertenencia a la parte robusta del armazón social de su tiempo, en la vocación por la creatividad musical y, a grandes rasgos, en sus tendencias nacionalistas, conviene fijarse en aspectos que, siendo de suma importancia, establecen especificidades que no deben pasar inadvertidas.

Tampoco conviene a esta ocasión profundizar en justificaciones estéticas o técnicas propias de las materias que confluyen en Manrique de Lara, aunque sea merecedor de ellas. Simplemente un ordenamiento de datos extraídos de la documentación existente que podría llevar a conclusiones útiles para un análisis más valioso.

Manuel Manrique de Lara y Berry nace en Cartagena el día 24 de octubre de 1863. Vinculado a la Marina de Guerra por su padre, Manuel Manrique de Lara y Pazos, coronel de Infantería de Marina por méritos de guerra tras ser herido de gravedad en el paso de Las Muñecas el 28 de abril de 1874 mandando el 1.º Batallón del 3.º Regimiento de Infantería de Marina y, posteriormente, brigadier con el cargo de gobernador militar de la plaza de El Ferrol (1889-1893); sus abuelos paternos José Manrique de Lara, capitán del Ejército fallecido en acto de servicio, y María del Carmen Pazos, hija del capitán de fragata Diego de Pazos, muerto en la voladura del navío *San Hermenegildo*, y hermana de Hilarión y Gabriel de Pazos, muerto el primero en la acción de Zubiri, herido el segundo en Trafalgar a bordo del *San Ildefonso* y muerto en la batalla de San Marcial.



Retrato al óleo de Manrique de Lara por Sorolla con dedicatoria del pintor, «A mi amigo Manrique de Lara 1919»



Camarote del coronel de Infantería de Marina Manrique de Lara en el acorazado *Pelayo*, en abril de 1898. Arriba, a la izquierda, puede verse la partitura de los *Maestros cantores de Nuremberg*, de Wagner, que destacamos en la esquina derecha. (*Nuevo Mundo*, N.º 225, de 27 de abril de 1898.)

Hoja de servicios (extracto)

- 1879 Ingresas en el Cuerpo de Infantería de Marina como cadete.
- 1880 Alférez supernumerario.
- 1880 Alférez de número.
- 1889 Teniente.
- 1895 Capitán.
- 1910 Comandante.
- 1918 Teniente coronel.
- 1920 Coronel.
- 1923 General de brigada.
- 1925 General de división.

Principales destinos, mandos y comisiones

- 1898 Acorazado *Pelayo*. Por Real Orden de 26 de mayo de 1904 se dispone que se haga constar en su historial que «durante la guerra en 1898 con los Estados Unidos espontáneamente solicitó y obtuvo del mando de la guarnición de Infantería de Marina del acorazado

- Pelayo* un puesto en cubierta, mereciendo del comandante de dicho buque el mando de la batería de tiro rápido.
- 1903 Ayudante de Órdenes del Exmo. Sr. general (*sic*) jefe del Estado Mayor Central, don Pascual Cervera Topete.
- 1908 Ayudante personal del Excmo. Sr. ministro de Marina.
- 1918 Comisionado por el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes.
- 1919 Jefe militar de Marina de la plaza de Larache y jefe del 2.º Batallón del Regimiento Expedicionario.
Miembro comisionado de la Junta que preside el teniente general don José Marina Vega para la reforma de los estatutos de la Real y Militar Orden de San Fernando.
- 1920 Un detallado informe rubricado por el comandante general jefe de la Comandancia General de Larache, general de brigada don Emilio Barrera, certifica, entre otros méritos, el «valor, celo y brillante actuación demostrados por el teniente coronel Manrique de Lara durante el curso de las operaciones».
- 1921 Coronel jefe del Regimiento Expedicionario de Guarnición en Larache.
- 1922 Con fecha 16 de febrero, el general Barrera rubrica el siguiente certificado: «El coronel de Infantería de Marina don Manuel Manrique de Lara en cuantas operaciones se realizaron en este territorio durante los años de 1920, 1921 y enero de 1922, a las que asistió voluntariamente, dio reiteradas pruebas de valor sereno y de un excelente espíritu militar realizando con evidente acierto cuantas misiones le encomendé y demostrando en todos los actos relevantes aptitudes de jefe. Y para que conste expido el presente en Larache a 16 de febrero de 1922 —Barrera— Rubricado. Hay un sello que dice: Comandancia General de Larache. E. M.».
- 1925 Inspector jefe del Cuerpo de Infantería de Marina.
- 1925
- a
- 1929 Miembro de la Comisión Mixta creada en Lausana para el canje de poblaciones griega y turca en la guerra greco-turca, prolongación del secular conflicto de los Balcanes.
El Consejo de la Sociedad de las Naciones, en su sesión de Roma, lo nombra mandatario para la protección de la minoría albanesa en Grecia.
El mismo Consejo (sesión de Ginebra) le nombra para realizar una investigación sobre la cuestión de la minoría griega en Constantinopla y de la minoría turca en Tracia occidental.
- 1929 Desempeñando los mismos cargos fallece el día 27 de febrero en el sanatorio «Sankt Blasien» de Sankt Blasien, Selva Negra, Gran Ducado de Baden (Alemania).

Condecoraciones

- Cruz blanca de 1.ª clase del Mérito Naval.
- Cruz de 3.ª clase de Santa Ana de Rusia.
- Cruz de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.
- Placa de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo.
- Cruz de 3.ª clase, roja, del Mérito Militar (17 de junio de 1921).
- Cruz de 3.ª clase, roja, del Mérito Naval.
- Cruz de 3.ª clase, roja, del Mérito Militar (13 de octubre de 1922).
- Medalla Militar de Marruecos (pasador Larache).
- Cruz de 3.ª clase, roja, del Mérito Militar (8 de enero de 1923).

Catálogo

- 1884 Inicia formalmente los estudios musicales con Ruperto Chapí.
- 1890 Estreno de fragmentos de *La Orestíada*.
- 1892 Termina la *Sinfonía en Mi menor*.
- 1895 Termina el *Cuarteto en Mi Bemol menor*.
- 1900 Estreno de la zarzuela *El ciudadano Simón*.
- 1900
- a
- 1908 Viaja por Grecia, Bulgaria, Rumania, Turquía y Norte de África recopilando romances y melodías en comunidades de judíos sefardíes.

- 1909 Estreno del *Cuarteto en Mi bemol*.
- 1910 Estreno de fragmentos de la ópera (inacabada) *El Cid*.
Hacia finales de la primera década del siglo se consagra como crítico musical.
- 1915 Estreno de la *Sinfonía en Mi menor*.
- 1917 Académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando.
Discurso de ingreso.
- 1919
- a
- 1922 El diario *ABC* publica sus crónicas de guerra. (Por estas fechas coincide en Larache con Germán Álvarez Beigbeder, músico mayor de Infantería de Marina y autor en 1940 de la música del himno de la Escuela Naval Militar, con letra de José María Pemán).
- 1927 Publicación de su libro *Una campaña en Yebala*.

Discípulo de Ruperto Chapí

Dice José Tragó, en su discurso de recepción de Manrique de Lara en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, que «... bajo la dirección de



En el Ateneo de Madrid. De izquierda a derecha, Sinesio Delgado, Valentín Arín, Amós Salvador, Cecilio Roda, José Serrano y Manrique de Lara

eminentes maestros se dedicaba a la pintura, consiguiendo la amistad y la estimación de grandes artistas...» (Joaquín Sorolla pintaría un retrato de Manrique de Lara con la dedicatoria «A mi amigo Manrique de Lara 1919»), cuando «... la presencia fortuita de Chapí en el estudio de uno de ellos determinó la orientación de su vida».

Chapí aceptó, excepcionalmente, a Manrique de Lara como alumno según diversas fuentes, siendo una de ellas procedente de Higinio Anglés, aunque cae en contradicción este mismo autor al afirmar, en otro documento, que también fue admitido Tomás Barrera, que compuso música escénica como *El carro de las cortes de la muerte*, *El celoso extremeño* e innumerables zarzuelas, habiendo colaborado con Chapí en la fundación de la Sociedad de Autores. Parece claro que Chapí no se dedicó especialmente a la enseñanza, pero dio acogida a algunos alumnos a la vez que era generoso y afable en el trato para con los compositores jóvenes, a los que siempre dispensaba algún consejo, y que Manrique de Lara llegó con él a materias de nivel superior, hasta culminar con análisis de Bach, Beethoven y Wagner una formación que duró siete años «... menudeando casi a diario las lecciones, prolongándolas sin tasa...», según informa el mismo discípulo en el homenaje póstumo a Chapí que, presidido por Sinesio Delgado, Valentín Arín, Amós Salvador, Cecilio Roda, Tomás Bretón y el mismo Manrique de Lara tuvo lugar en el Ateneo de Madrid el viernes 2 de abril de 1909. «... Con sus lecciones, por sus consejos he aprendido cuanto sé» escribe Manrique de Lara en el diario *El Mundo* del jueves 25 de marzo de 1909.

Discípulo de Menéndez y Pelayo

La importancia de Menéndez y Pelayo para la música española radica en su *Historia de las ideas estéticas en España*, que contiene una exposición de los tratadistas musicales y sus teorías, y una relación bibliográfica.

En el discurso de ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando pronunciado por Manrique de Lara, dice éste: «Menéndez y Pelayo, queriendo honrar en mí al más humilde de sus discípulos, deseaba responder con su palabra, preñada siempre de enseñanzas y de ideas, a las mías, tímidas y desmayadas... Una fatalidad cruel dejó exhausto para siempre aquel venero de ciencia, cuando... su efusiva amistad hacia mí se aprestaba a depararme el honor de que su nombre amparase al mío humildísimo en los instantes, para mí solemnes, de esta ceremonia académica».

Amigo y colaborador de Menéndez Pidal

En situación de excedencia forzosa (probablemente por reajustes en las plantillas de los ejércitos una vez finalizada la guerra de Cuba) y autorizado a viajar por el extranjero por Real Orden de 6 abril de 1900 —situación que se prolonga hasta principios de 1903 y se reanuda en agosto de este mismo año hasta mediados de 1908—, Manrique de Lara recorre Grecia, Bulgaria, Rumanía, Turquía y el Norte de África en busca de romances y melodías que tenían todavía vigencia entre las comunidades de judíos sefardíes, llegando a recopilar unos 80.000 versos y alrededor de 300 melodías que puso a disposición de Menéndez Pidal.

En carta de 31 de mayo de 1976, el profesor Israel J. Katz, de Nueva York, se dirige a don Jorge Spottorno y Manrique de Lara para manifestarle su agradecimiento por la acogida que éste le había dispensado durante su estancia en Madrid, en relación con el proyecto de publicación de un tomo en la colección de romances de Menéndez Pidal y de un estudio sobre Manrique de Lara.

El compositor

La Orquesta de la Sociedad de Conciertos de Madrid, dirigida por Tomás Bretón, estrenó en el Teatro Príncipe Alfonso la primera parte de su trilogía *La Orestíada* (*Agamenón*, *Las Coéforas*, *Euménides*) en 1890, compuesta durante el magisterio de Ruperto Chapí, a quien se la dedica con la siguiente inscripción: «A Chapí, su agradecido discípulo». El texto de la obra es del mismo Manrique de Lara.

En 1892 termina la *Sinfonía en Mi menor*, que él mismo subtitula «Al estilo clásico». Una sinfonía de carácter escolástico, cuando todavía no tenía

TEATRO  REAL.

ORQUESTA SINFÓNICA DE MADRID
AÑO VI.

TERCER CONCIERTO DE ABONO

Bajo la dirección del MAESTRO ARBÓS

y con el concurso de la eminente soprano

Srta. ORTEGA VILLAR y de los Sres. SERNA y JOUVE

para el domingo 4 de Abril 1909, á las nueve de la noche.

PROGRAMA OFICIAL

PRIMERA PARTE

Sinfonía fantástica..... Berlioz.

- I. *Rêveries.-Passions.-Largo-Allegretto agitato.*
- II. *Un bal.-Allegro non troppo.*
- III. *Scène aux chumps-Adagio.*
- IV. *Marche au supplice. Allegretto non troppo.*
- V. *Songe d'une nuit du sabbat. Allegro.*

DESCANSO DE VEINTE MINUTOS

SEGUNDA PARTE

1.º **Concierto** en *Sol mayor* (llamado de Brandeburgo),
para tres violines, tres violas, tres violoncellos y bajo. Bach.

I. *Allegro maestoso.* — II. *Andante.* — III. *Allegro.*

Por todos los instrumentistas de arco.

2.º **Leonora** (overtura núm. 3)..... Beethoven.

DESCANSO DE VEINTE MINUTOS

TERCERA PARTE

1.º **Rodrigo de Vivar** (escena primera del acto segundo),
1.º vez..... M. Manrique de Lara.

Cantada por la Srta. Ortega Villar y los Sres. Serna y Jouve.

2.º **Marcha fúnebre** de *El Ocaso de los Dioses*..... }
3.º **Fragmentos** del tercer acto de *Los Maestros Can-* } Wagner.
tores de Nuremberg..... }

A. *Preludio.* — B. *Danza de los aprendices.* — C. *Entrada del cortejo de los Maestros.*

formada su idea estética propia, que es una extensión de la influencia tutelar del Chapí neoclasicista. Se estrenaría en 1915 en Madrid por la Orquesta de la Sociedad de Conciertos.

El *Cuarteto de cuerda en Mi bemol menor*, en cuatro tiempos, sigue el modelo neoclásico de la *Sinfonía*. Lo interpretó en el Teatro Lara de Madrid el miércoles 24 de marzo de 1909 el Cuarteto Vela, integrado por Vela, Cano, Alcolea y Casaux, este último natural de San Fernando y perteneciente a una familia de marinos de guerra. Las críticas en *ABC*, *La Época*, *El liberal*, lo calificaron de muy inspirado y de gran destreza técnica, cosechando vivos aplausos de un auditorio numeroso entre el que se encontraba la infanta Doña Isabel, quien recibió en su palco al autor e intérpretes.

Este mismo *Cuarteto* pudo haber sido interpretado también en 1904 por el cuarteto formado, en su segunda época, por Julio Francés, Odón González, Conrado del Campo y Luis Villa, fundado en 1893 por el mismo Julio Francés, Agustín Rubio, Alfredo Larrocha y Pablo Casals, que tenía 17 años. Esta posibilidad se basa en el siguiente dato: «... su Cuarteto de cuerda dado a conocer en la temporada penúltima (esto se dice en *El Correo Español* el 17 de marzo de 1906) por el Cuarteto Francés...».

El ideario estético que se manifiesta en la madurez de Manrique de Lara aparece en toda su plenitud en la ópera *Rodrigo de Vivar* y se expone en el discurso de ingreso en la Real Academia. Inspirada en Guillén de Castro (*Las mocedades del Cid*) y en el Romancero, es una traslación, en su iniciativa, del Wagner asentado en la tradición legendaria nórdica que la abarca al igual que a cuantos compositores reciben la influencia (en nuestro caso tardía) del romanticismo en su vertiente nacionalista épica.

Rodrigo de Vivar, concebida por Manrique de Lara como drama lírico y escrito por él mismo, fue presentada fragmentariamente y en versión instrumental por la Orquesta Sinfónica de Madrid, dirigida por Arbós, el 16 de mayo de 1906 en el Teatro Real y repuesta tres años después, ahora con las voces de la soprano Ortega Villar, del tenor Serna y del barítono Jouve. El diario *ABC* del 5 de abril de 1909 resalta la asistencia, en esta última ocasión, de SS. MM. presentes en el palco regio; de las infantas Doña Isabel y Doña Paz y de la princesa Doña Pilar y del príncipe Don Reniero, en el palco de los infantes; y en el de ministros, el de Gobernación y el de Marina.

La crítica

Cecilio Roda, teórico y crítico musical, académico de la de Bellas Artes desde 1906, cuenta a Manrique de Lara (*La Época*, día 17 de mayo de 1906) entre los compositores españoles que «alentados por Chapí, intentaron en el teatro lírico hacer opera española», y lo llama «compositor culto, maestro que no sólo domina la técnica de su arte, sino que por sus ideas, por su concepción artística, es digno de figurar en la primera línea de lo que por aquí tenemos».

José Subirá, crítico historiador del teatro musical español, secretario, más adelante, del Instituto Español de Musicología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas y académico de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, dice que «... muestra un espíritu artístico exquisito y un temperamento musical indiscutible, además de sólidos conocimientos técnicos y, sobre todo, tiene el mérito que ostentan los grandes compositores rusos: no es un profesional» (*El Universo* del día 17 de mayo de 1906).

También Joachim, de *El Correo*, lo declara «... superior a cuanto serían capaces de hacer algunos maestros que figuran en la primera línea de los compositores españoles profesionales».

Y Eduardo Muñoz, apelando a su estirpe de «marino, de familia de marineros y de soldados que honraron su apellido en Trafalgar, en Zubiri, en Las Muñecas...» lo define como «hombre de mundo, distinguido crítico de arte, escritor y poeta...» en *El Imparcial* del 16 de mayo de 1906.

El Heraldo de Madrid opina que «sin ostentación, sin pretensión, va realizando una fecunda y espléndida labor de compositor...» y *La Correspondencia Militar* le reprocha «haberse decidido por el despeñadero del wagnerismo en vez de optar, como hicieran Saint-Saens y Massenet en Francia y Puccini en Italia, por el desarrollo de una personalidad propia. Mientras, *El Correo Español*, «remedando lo que dijo ayer tarde, respectó de Goya, la condesa de Pardo Bazán en el Ateneo», lamenta «que haya abandonado el estilo neoclásico de sus primeras obras».

Otros, como *ABC*, *El Mundo*, *El Liberal*, *La Correspondencia de España*, *Diario Universal*, *El Globo*, *El País*, *El Nacional*, *España Nueva*, *Diario de la Marina*, todos coinciden aproximadamente en atribuirle objetivos claros y propósitos firmes; estética definida, dominio técnico y capacidad creativa; y en considerarle cofundador del nacionalismo musical lírico español y prosélito del wagnerismo en España; culturalmente amplio y de gran categoría intelectual; artista sincero y honesto que no busca halagar al público, sino inducirlo presentando un arte nacional de envergadura, apreciado por los intérpretes de sus obras.

Las piezas que de él se programaron no desentonaron jamás de aquellas otras que configuraban los conciertos entre cuyos autores se encontraron, Cherubini, Ricardo Strauss, Brahms, Wagner, Berlioz, Bach, Beethoven.

El crítico

Manrique de Lara ejerció la crítica musical en el diario *El Mundo*, de Madrid, alcanzando hacia finales de la primera década del siglo su madurez como tal, mereciendo por parte de sus colegas expresiones así:

«... distinguido crítico de *El Mundo*...» (Ismael Sánchez Estevan, de *Diario Universal*).

«... crítico de juicio severo y generoso y de criterio amplio y progresivo...», *El Imparcial*.

«El Sr. Manrique de Lara es un crítico musical de cultura solidísima...», *El Correo Español*.

«... distinguido crítico y compositor...», *La Epoca*.

«... nuestro compañero en la prensa, el distinguido crítico y compositor Manrique de Lara...», *El Liberal*.

El comentario que firma Manrique de Lara el día 4 de abril de 1909 en *El Mundo* sobre la velada musical del día anterior, en la que se estrenó una obra suya, es una pieza ejemplar e inhabitual en la crítica musical de su época: gratitud para con los cantantes, orquesta y público; un recuerdo para su maestro, Ruperto Chapí; admiración hacia los compositores a los que acompañaba en la programación y, seguidamente, una escueta pero magistral lección de estética musical y de historia de la música, referida al contenido del programa y asequible al lector, es decir, instructivo aunque afectado de un cierto retoricismo, propio del estilo de la época.

El literato

Si hubiéramos puesto algún ejemplo con figuras musicales es muy probable que a algún lector se le escapase el código. No así sucederá con los siguientes fragmentos, que él mismo puede enjuiciar:

«Luna que abandonaste el Firmamento
y en sombras envolviste mi amargura;
árboles que, movidos por el viento,
a mi dolor unisteis el lamento
de vuestras ramas en la noche oscura.
Flores que en vuestro cáliz recibisteis
mi llanto, como gotas de rocío;
aves que ante mi pena enmudecisteis;
claras aguas del río, que corristeis
calladamente en el remanso umbrío...»

(Pertenece a *Rodrigo de Vivar*. Escena primera del segundo acto. Personaje: Jimena. Acción: canta en espera de la llegada de Rodrigo. Escenografía: proximidades de Burgos; lugar apacible poblado de corpulentos árboles... el río corre en el fondo... a un lado la casa de Jimena bordeada de rosales y jazmines... Es de noche y la escena tibiamente alumbrada por la luna cuya luz tamizan las nubes en el horizonte.)

«Loco de ira, saltó el muro, recogió la faca que ocultó en su cintura y abandonando el corral, corrió a la ventana del cuarto de Fuensanta y golpeó

los cristales con furia. Nadie le respondió. Con frenética insistencia renovó su llamada hasta que, al cabo de unos instantes, oyó una voz que interrogaba sobrecogida y medrosa. Redoblando entonces su violencia prosiguió aún en su terco golpear. La ventana se abrió por fin y apareció Fuensanta, soñolienta y casi sin vestir, con un refajo echado sobre las caderas y el pecho apenas cubierto por la camisa, que dejaba ver el cuello y los brazos desnudos.»

(Es un fragmento de *Ginés y Fuensanta*, narración publicada en suplementos de *El Imparcial*, en cinco capítulos, con dedicatoria «A una mujer».)

Una campaña en Yebala (*Crónicas de guerra*) son el título y subtítulo de un libro que recoge una serie de episodios publicados en *ABC* entre 1919 y 1922 bajo el seudónimo de Tristán de Leonís, fechados en los campamentos militares de Sidi-Otaman, Menzah Nuader, Berbex y Muires.

No se trata de trabajos sobre operaciones ni tiene carácter periodístico. Más bien parece un pretexto para hacer literatura épica de buena calidad, en la que los hechos quedan subsumidos bajo un fondo de exaltación de las virtudes castrenses («... consagrado a la religión de la Patria y al honor de las armas españolas...»), de descripciones bucólicas y paisajísticas («... la sombra deleitosa de los olivos...»), de acciones de guerra y de costumbres locales, con inclusión de citas culturales o históricas («... huestes de Asurbanipal, Ramsés II, cuyas imágenes adornan los bajorrelieves de Nínive y de Karnak en las orillas del Tigris y del Nilo»). Menciona a los pintores Fortuny, Sorolla, Valdés Leal, Muñoz Degrain. Cita a Garcilaso, Gil Polo, Jorge de Montemayor, Moreno Carbonero, Goethe, Dürero, Wagner. Todo en un lenguaje florido y brillante, léxico rico (describe el amanecer como «astro lucífero y matinal»; «flama voraz» llama al fuego de las armas) en radical contraste con la realidad de los acontecimientos.

El discurso de ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando es, además de una tesis bien estructurada y ampliamente documentada, una pieza de estimable valor formal literario al servicio de la exposición, a la que da realce.

Académico

La conclusión a la que llega Manrique de Lara por medio de argumentos rigurosos apoyados en una investigación exhaustiva y solvente, tiene por propósito demostrar los orígenes literarios de la trilogía wagneriana:

Casi todas las leyendas que han servido de argumento a los dramas líricos wagnerianos tienen su representación o su equivalencia en la literatura castellana.

El holandés equivale al judío errante y la redención por el amor en *Tannhäuser* aparece en la literatura castellana desde el siglo XIV.

Lohengrin tiene antecedentes, en forma popular, en nuestros Romanceros.

Parsifal aparece en la literatura castellana unido a los encantamientos de Merlín y en Lanzarote.

Sigfrido-Mío Cid, viven en constante guerrear.

Venganza de Kriemhilda-Leyenda de los Infantes de Lara.

Pero establece las diversidades así:

No hay relación entre la juventud de Sigfrido y la de Rodrigo.

En nuestras leyendas nacionales lo maravilloso parece proscrito.

En Wagner lo épico y lo mitológico se funden.

En nuestras gestas y libros de caballerías hay espíritu cristiano (piedad, devoción), en el *Nibelung* no.

En la literatura alemana hay influencia escandinava.

Wagner no tiene interés histórico ni local, sólo móviles pasionales.

El solterón

La presencia de Manrique de Lara en la vida cultural madrileña gozaba de un atractivo compuesto de curiosidad, interés y fascinación. Curiosidad, por el uniforme que lucía incluso en actos culturales; interés, por su obra; fascinación, por la singularidad del personaje, no excepcional pero sí atípico que, además, contaba con el ascendiente medieval de sus apellidos entre la historia y la leyenda.

Destinado en el 2.º Regimiento de guarnición en El Ferrol, vivió en el domicilio familiar siendo su padre gobernador militar de aquella plaza. Su destino en el 3.º regimiento coincidió con la permanencia en Cartagena del matrimonio Bartolomé Spottorno-Carmen Manrique de Lara y Berry, hermana de Manuel y pianista estimable, en cuya casa de la calle de Osuna, antigua calle del Cañón, enfrente de la estrecha callecita llamada de El Escorial, se celebraban reuniones musicales en torno a las intrepertaciones de la contertulia y, después en Nueva York, famosa pianista Rita Isasa y donde su sobrino Jorge lo recuerda dibujándole, al niño que era, barcos de guerra; sus desempeños en la Corte le trajeron a las calles de Goya y Príncipe de Vergara.

Se sabe que era cortés y galante, pero hasta donde es posible ingresar en su vida amorosa, sólo la referencia de la dedicatoria con la que arranca su narración *Ginés y Fuensanta*: «A una mujer».

Al fallecer, a los 66 años, como consecuencia de una afección pulmonar contraída en los Balcanes durante el cumplimiento de las misiones de diplomático, se celebraron funerales en la catedral de Constantinopla y, en Madrid, en las iglesias Beato Orozco, de la calle General Porlier; PP. Franciscanos en Duque de Sexto; Real Colegio de Ntra. Sra. de Loreto, de O'Donnell y parroquia de la Concepción.

Conclusión

«... el cumplimiento de sus deberes militares —dice José Tragó— no extinguiría jamás en él la vocación que, desde la infancia le arrastraba al cultivo de las artes». La música, como compositor, crítico y recopilador; la literatura, como poeta, narrador y cronista épico, ambas reconocidas oficial y públicamente.

Su producción no fue copiosa, como es natural en quien tuvo que compartirla con otras obligaciones. Fue diversa, porque estaba en posesión de dos capacidades expresivas y de un intelecto bien formado vinculados en un programa, en una idea. La abundancia está, sin embargo, en esta misma idea que le motivó. Por esto y por su contenido, se sitúa en el rango de los esforzados que intentaron crear una ópera nacional frente a extranjerismos, cuya afeción venía siendo centenaria. Pero los superó, porque la mayoría de ellos declinó continuar y se estableció en una zona de buena relación con la popularidad, mientras rebajaban unos y diversificaban otros el óptimo nivel de autoexigencia. Manrique dejó las cosas tal como hemos visto que aparecen y su testimonio quedó subsumido en unos avatares que perseguían otros derrotados y que se manifestaron en forma radical dos años y poco más, después de su fallecimiento, y su joven *Rodrigo de Vivar* pereció sepultado bajo llave.

No es infrecuente la dificultad de discernir, en la praxis analítica, cuál sea la línea divisoria entre neorromanticismo y romanticismo tardío. En cualquier caso, Lara es una extensión o una reaparición del inmediato pasado romántico, ya en aquellas horas arrastrado bajo la innovadora convulsión creativa, ante la cual él se mantuvo firme porque, más que experimentar, le interesaba fundamentar sobre un solo cimiento la existencia de dos culturas antagónicas: la caballería medieval y el judaísmo expulso que, sin embargo, convivieron con sinceridad en su mente creadora.

Con él se cierra un capítulo de siglo y medio de militares «ilustrados» que se inicia, en esta etapa de la Historia, con José Joaquín Virués Espínola (1770-1840), mariscal de campo de los Reales Ejércitos, académico de honor de la Academia de Nobles Artes de San Fernando, maestro de capilla de honor de la Academia Filarmónica de Bolonia, metodólogo aceptado inmediatamente por el Real Conservatorio de Madrid, en aquel entonces de reciente fundación, y del que fue nombrado maestro honorario. Pero también antes, en el renacimiento, en el medievo, en las culturas clásicas y antiguas y en el sempiterno de las civilizaciones, un lugar para aquellos que tenemos como de la estirpe de los artífices que han laborado, como nos hace recordar Alonso de Ercilla, «ora con la pluma, ora con la espada».

Prologista con D'Ors y García Morente

BOSCH, Carlos: *Del idealismo en arte*. Madrid, ¿1922? (Prólogo de Manuel Manrique de Lara).

BOSCH, Carlos: *En las cataratas del barroco*. Madrid, 1932. (Prólogo de Eugenio d'Ors).

BOSCH, Carlos: *Roberto Schumann*. Madrid, 1935. (Prólogo de Manuel García Morente).

Bibliografía

- Discursos de recepción e ingreso en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando de José Tragó y Manuel Manrique de Lara respectivamente.
- BOSCH, Carlos: *Del idealismo en arte*. Madrid [¿1922?].
- Prensa de Madrid de los años 1908, 1909 y 1910.
- Programas del Teatro Real de Madrid.
- MANRIQUE DE LARA, Manuel: *Una campaña en Yebala*. Biblioteca C. G. A.
- Hoja de servicios de Manuel Manrique Lara.
- Legado «Manrique de Lara». Biblioteca Nacional.
- Correspondencia entre don Jorge Spottorno y Manrique de Lara y el autor del presente artículo.
- El Romancero judeo-español en el Archivo Menéndez Pidal. Madrid, 1978.

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.

LA NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVI: ALGUNAS PRECISIONES

Esteban MIRA CABALLOS
Universidad de Sevilla

Introducción

Pese a que la bibliografía sobre esta cuestión es muy abundante (1), lo cierto es que aún hoy es posible puntualizar y matizar numerosos aspectos. En este presente trabajo intentaremos ofrecer algunos comentarios de interés en relación a esta época conflictiva de la navegación entre España y América. No debemos olvidar la importancia de este periodo de la historia naval española, ya que fue en este momento cuando se fraguó un sistema de navegación que se iba a mantener casi intacto hasta el último tercio del siglo XVIII.

Todo este sistema de navegación estuvo condicionado por la presencia de corsarios franceses en los puntos clave de la Carrera de Indias. Así, desde el mismo momento del Descubrimiento de América comenzaron a llegar masivamente corsarios franceses a las costas peninsulares. Éstos buscaban su participación en las riquezas que generaba el Nuevo Mundo de forma muy acorde con su condición, pues no olvidemos que el corsarismo ha sido definido como la forma de participar algunos pueblos pobres en el comercio de las naciones más ricas (2).

Sin duda alguna, fue a la sombra de estas riquezas que venían de las Indias donde se desarrolló un intenso corsarismo que afectó muy directamente a los puertos y a los comerciantes andaluces. Además, estos corsarios llegaban con gran número de navíos y perfectamente equipados y «pertrechados», ya que estaban patrocinados o protegidos, de manera más o menos extraoficial, por el Rey de Francia. Sin duda, ese conocido dicho de que detrás de cada corsario había siempre un aristócrata o un monarca adquirió en estos momentos total veracidad.

La mayoría de ellos partieron de los puertos galos, enrolándose en sus flotas muchos franceses, aunque también personas de otras procedencias, como escoceses, galeses, daneses, e incluso algunos castellanos. No hemos de olvi-

(1) Por citar algunos de los ejemplos más representativos: FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada Española, desde la unión de los Reinos de Castilla y Aragón*, T. I. Museo Naval. Madrid, 1971. PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *Los hombres del Océano*. Sevilla, 1992. CEREZO, Ricardo: *La proyección marítima de España en la época de los Reyes Católicos*. Madrid, 1991.

(2) CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo y REGLA, Juan: *Los Austrias. Imperio español en América*, Vol. III de la *Historia de España y América Social y Económica*. Editorial Vicens-Vives. Barcelona, 1985, p. 414.

dar, de acuerdo con Fernand Braudel, que el corsario era un personaje que no tenía patria y que luchaba de un lado u otro dependiendo de lo que las circunstancias le aconsejaban en cada momento (3). En su mayoría procedían de la costa francesa de Normandía y estaban capitaneados por Jean Anco y Jean Fleury, este último más conocido en España como Juan Florín (4).

Ya Cristóbal Colón vio corsarios rondando las islas Canarias en sus dos primeros viajes, mostrándose el contacto con estos sensiblemente superior en su tercera aventura trasatlántica. Concretamente en esta ocasión, a los pocos días de zarpar de Sanlúcar de Barrameda tuvo que desviarse hacia las islas Madeiras para evitar un encuentro que parecía seguro. A continuación se dirigió a la Gomera, donde nuevamente volvió a toparse con corsarios a los que, por fin, logró reducir (5).

Ya desde entonces, el cabo de San Vicente se comenzó a conocer entre la gente de la mar como «el cabo de las sorpresas», porque era precisamente en esa zona donde los franceses solían esperar a los navíos españoles. Así, España, situada en la confluencia de los dos principales focos de corsarios del momento, es decir, la Berbería y Francia, se convirtió en polo de atracción de los corsarios, que centraron sus actuaciones en el triángulo comprendido entre las islas Madeiras, las Canarias y la costa oeste de Andalucía, bien a la espera de los navíos que iban a las Indias o, preferentemente, de los que retornaban a la Península cargados de metal precioso.

Conviene recordar que en estas primeras décadas del siglo XVI los corsarios permanecieron, por lo general, en torno al ya mencionado cabo de San Vicente, y que sólo en muy raras ocasiones se decidieron a cruzar el océano y a atacar los puertos del Nuevo Mundo. No en vano, los primeros ataques navales de cierta consideración librados en el Nuevo Mundo no se produjeron hasta fines de la década de los veinte (6).

La Corona, ante el riesgo que corrían las embarcaciones que participaban en el comercio indiano que, por cierto, le interesaban bastante más que el peligro que pudieran correr los puertos del sur de España, decidió, por un lado, la creación de la Armada Guardacostas de Andalucía (7) y, por el otro, la expedición de ordenanzas regulando la navegación indiana.

(3) *Ibidem*, p. 288.

(4) RUMEU DE ARMAS: *Piratas y ataques navales contra las islas Canarias*, T. I. Instituto Jerónimo Zurita. Madrid, 1947, pp. 70-72. No obstante, otros historiadores identifican a Juan Florín con Giovanni de Verrazano, un comerciante florentino que terminó sus días como corsario en las rutas de la Carrera de Indias. ARCINIEGAS, Germán: *Biografía del Caribe*. Editorial Sudamericana. Buenos Aires, 1957, pp. 140-142.

(5) RUMEU DE ARMAS: *Op. cit.*, p. 61.

(6) El primer ataque importante de corsarios en el Nuevo Mundo se produjo, según Enrique Otte, en 1528, cuando el pirata español al servicio de Francia Diego Ingenios sitió la villa de Nueva Cádiz de Cubagua. Citado en CARANDE, Ramón: *Carlos V y sus banqueros*, T. I. Editorial Crítica. Barcelona, 1990, p. 388.

(7) Véanse nuestros trabajos: «La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)», en *Actas del II Congreso de Historia de Andalucía*. Córdoba, 1994, pp. 79-88. «La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico», en *Revista de Historia Naval*, núm. 56. Madrid, 1997.

Así, ya veremos como en 1521, tras comenzar la guerra franco-española e intensificarse los ataques corsarios (8), la Corona expidió unas ordenanzas de navegación en las que se compelia a los maestros, capitanes y propietarios de navíos a que viajasen en convoy o «en conserva» —como se le denomina en la documentación de la época—, suficientemente artillados y protegidos en todo su derrotero por uno o varios navíos de armada. Además, se dispuso la creación de unas armadas que debían ir a las Indias en los años de mayor peligro corsario a recoger el metal precioso perteneciente tanto a Su Majestad como a los particulares, para así traerlo a la Península con la máxima seguridad posible.

La navegación en la primera mitad del siglo XVI

Ya hemos afirmado que fue la presencia de piratas en la Carrera de Indias lo que obligó a la Corona a reorganizar el sistema de navegación, aumentando el tonelaje de los navíos, mejorando su artillería y procurando que estos navegasen juntos, es decir, «en conserva», según expresión de la época. Realmente se pensaba que una defensa eficaz contra los corsarios se debía asentar no sólo en la creación de las llamadas «armadas de averías», sino sobre todo cuidando que todos los navíos que participasen en la Carrera estuviesen bien artillados y preparados para resistir un eventual ataque enemigo.

El tonelaje y la sobrecarga de los navíos

Las ordenanzas en torno a la artillería de las naos y al moderado cargamento que debían transportar se sucedieron reiteradamente a lo largo de toda la centuria decimosexta, a saber: en 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543, 1568, etcétera (9). Prácticamente en todos estos documentos se menciona la poca prudencia de los maestros al cargar demasiado sus naves, resultando además insuficiente la artillería que llevaban para resistir cualquier ataque corsario, por leve que fuese.

Incluso, para garantizar el cumplimiento de esta nueva legislación sobre navegación se proveyó un visitador en Sanlúcar de Barrameda, pues se averiguó que, tras pasar la revisión en Sevilla, descargaban toda la artillería, sobrecargando los navíos de mercancías. Los comerciantes sabían utilizar todo tipo de estrategias para asegurarse los mayores beneficios posibles, hasta el punto

(8) RUMEU DE ARMAS: *Op. cit.*, T. I, p. 71.

(9) Todavía en un expediente sobre la reforma de la navegación, fechado en 1568, se decía sobre el problema de la artillería lo siguiente: «Buscan artillería especialmente la de bronce que no sirve de nada sino de visitarse la nao con ella y para que los visitadores entiendan que lleva artillería y que es suya y no les pongan embargo en la salida y esto hacen los maestros prestándose unos a los otros la artillería para el efecto de la visita...». Memoria sobre la reforma de la navegación, 13 de diciembre de 1568. Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 2673, f. 10.

de que adquirían por unos días una artillería que les resultaba muy cara de comprar, y a su llegada a Sanlúcar la descargaban para a cambio embarcar un buen número de mercancías más. De esta forma, según decía un documento de la época, «los navíos no podían pelear ni bien navegar» (10).

Sin embargo, la situación no mejoró en todo el siglo XVI, siendo la sobrecarga una causa continua de zozobra y de capturas por parte de los franceses. Así, en 1521, el Rey fue informado de que —en abierta contradicción con las disposiciones vigentes— los maestros sobrecargaban los navíos «de manera que llevan más sobre cubierta que debajo y hasta el barco que va dentro va cargado...» (11). Girolamo Benzoni, por su parte, describió esta situación con la agudeza que era habitual en él, como podemos ver en el fragmento que reproducimos a continuación:

«La avaricia de los españoles ha sido la causa que los franceses les capturasen tantos barcos; porque cuando zarpaban de España era tanta la codicia de los armadores de la nave, queriendo cargarla de mercancías y pasajeros, que no se preocupaban de llevar la artillería adecuada renunciando a defenderse cuando se veían asaltados por un barco enemigo...» (12).

A esta situación había que unir además el hecho de que los navíos que se vendían en Sevilla eran viejos «porque hay grandes compradores y grandes precios y no se ven los daños que llevan» (13), no surtiendo efecto alguno lo dispuesto en las ordenanzas en torno a que ningún navío pudiese ir a las Indias «sin ser primero varado...» (14).

Todavía en las ordenanzas de navegación de 1568 se insistió en el engaño que solían practicar los maestros, quienes «por codicia de llevar más toneladas de mercancías y hacerlas de más porte que ellas son les hacen obras de carpintería y las alzan y hacen cubiertas y puentes y toldos, y otras obras muy dañosas, apartándose de su compás queriendo hacer sobre navíos pequeños gran volumen de que las naos vienen a ser tormentosas y no marineras» (15).

También las ordenanzas solían hacer hincapié en el tamaño que debían poseer los navíos que hiciesen la Carrera de Indias, prohibiendo que ninguna

(10) MIRA CABALLOS, E.: *La Armada de la Guarda...*, en *Op. cit.*, p. 82.

(11) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Logroño, 20 de julio de 1521. AGI, Indiferente General 420, L. 8, ff. 309v-310.

(12) BENZONI, Girolamo: *Historia del Nuevo Mundo*. Alianza Editorial. Madrid, 1989, p. 165.

(13) Ordenanzas de navegación. Palencia, 28 de septiembre de 1534. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 164v-168.

(14) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Sevilla, 22 de abril de 1535. AGI, Indiferente General 2673, R. 1.

(15) Ordenanzas de navegación. Madrid, 13 de diciembre de 1568. AGI, Indiferente General 2673, R. 2, f. 1v.

embarcación menor de 80 toneladas pudiese viajar al Nuevo Mundo. El aumento del tonelaje fue una tendencia constante en la legislación naval; sin embargo, la medida era normalmente desatendida por varias razones: primero, porque la escasez de navíos en los puertos peninsulares obligaba a tomar los que hubiese disponibles sin importar su tonelaje. Segundo, porque no era tan evidente que las embarcaciones de mayor porte fuesen más seguras, al menos si éstas no iban suficientemente artilladas. Y tercero y último, porque para llevar a cabo los descubrimientos y rescates en las nuevas tierras hacían falta navíos ligeros y de poco calado, lo cual constituyó una excusa constante a la hora de permitir su paso a las Indias, con la supuesta intención de participar en tareas descubridoras.

La preparación de la tripulación

Igualmente se intentó mejorar la preparación de los pilotos, maestros y demás «gente de mar», pues si bien es cierto que muchos de los más grandes marinos del momento eran naturales del Reino de Castilla —recuérdense nombres como el de Antón de Alaminos, Vicente Yáñez Pinzón, Andrés Niño, Sebastián Caboto, Juan Díaz de Solís y Pedro de Ledesma, entre otros—, no es menos cierto que la gran demanda de estos profesionales hizo que se admitiesen a muchos que no estaban lo suficientemente preparados. Precisamente por este motivo se aceptaron igualmente pilotos de nacionalidad portuguesa, como fue el caso Bernardo de Aguilera, quien obtuvo sin dificultad alguna un permiso de las autoridades españolas para tripular navíos de la Carrera de Indias (16). Además, con frecuencia los exámenes no se llevaban a cabo con la justicia y transparencia necesaria, motivo por el cual la Corona acusó, a mediados de la decimosexta centuria, a los pilotos mayores y cosmógrafos de no examinar con rigor «por no tomar juramento a los testigos de las informaciones», responsabilizándolos asimismo de los 29 navíos perdidos en tan sólo dos años (17).

Ciertamente la demanda de pilotos sobrepasó con creces a la oferta, por lo que fue necesario contratar, como ya hemos dicho, a aquellos profesionales que hubiese disponibles, estuviesen o no preparados para navegar por el derrotero para el que se les solicitaba. De hecho, y pese a las prohibiciones

(16) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Granada, 6 de octubre de 1526. AGI, Indiferente General 421, L. 11, ff. 229-230.

(17) Los navíos perdidos eran de los siguientes (unas veces se pone el nombre del armador y en otras el nombre del navío): de Domingo Alonso, de Vargas, de Jácome Raso, de Nicolás Misarilo, de Zárate, de Lauregui, «del Virrey», de Juan de Sesa, de Miguel de la Borda, de Sancho de Zapatillo, de Juan de Dueñas, de Juan Veces, de Alonso Granillo, de Alonso Martínez, de Lucas Oberto, de Colombres, de Andrés Núñez, de Juan de Nápoles, de Manuel Carres, el navío la *Catalina*, de Cristóbal Díaz, de Pedrianes, *San Juan de Bermeo*, Jacome Raso en Río Grande, Benito de Guadalupe, la *Canaria*, la *Francesa* y la *Salvadora*. Relación de los navíos que se han perdido de dos años a esta parte, S/F 1551?. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 145v-146.

legales, conocemos numerosos pilotos a los que se les otorgó licencia para navegar por zonas para las que no habían sido enseñados (18).

Una situación parecida ocurrió con el resto de la tripulación, pues era tal la demanda que había que aceptar a personas sin preparación que no sabían en absoluto «marinear los barcos». Así, encontramos que desde la década de los treinta algunos de los grumetes y de los pajes eran negros «por falta de no hallar copia de blancos» (19). De manera que pese a que las ordenanzas de 1534 compelián a los pilotos a que todos los tripulantes fuesen «gente de mar», lo cierto es que en realidad «iban muchas personas por marineros que no son hábiles para el dicho oficio...» (20).

Por tanto, en lo que concierne a las tripulaciones, debemos concluir pues que había una élite, andaluza principalmente, que era la más preparada del mundo en aquellos momentos, pero que junto a ésta había una mayoría poco cualificada.

La navegación «en conserva»

Otra de las medidas que se tomaron para asegurar la navegación frente a los ataques corsarios fue la instauración del ya mencionado sistema de convoy o «conserva». Este tipo de navegación colectiva se impuso paulatinamente debido a los continuos ataques que, desde la tercera década del siglo XVI, asolaron tanto las costas andaluzas como las principales rutas de la Carrera de Indias. Este sistema se utilizó por primera vez en 1522 cuando la Corona ordenó que los navíos fuesen a las Indias «en conserva» y custodiados por buques de guerra. Dado el interés del documento lo transcribimos parcialmente a continuación:

«Allá habréis sabido los daños, presas y robos que los corsarios franceses este año han hecho en la ropa de nuestros súbditos que han ido y venido a esas partes y para remedio de lo cual la católica Reina mi Señora y yo habemos mandado hacer cierta armada que será bastante para asegurar la navegación y resistir los dichos franceses y demás de aquella asimismo habemos mandado que vayan juntos ocho navíos que al presente

(18) A esta cuestión se hace alusión en una Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Toledo, 21 de mayo de 1534. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 145v-146.

(19) Carta de la Audiencia de Santo Domingo a Su Majestad. Santo Domingo, 12 de marzo de 1533. AGI, Audiencia de Santo Domingo 49, R. 4, N. 25.

(20) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Madrid, 2 de julio de 1535. AGI, Indiferente General 1961, L. 3, ff. 294-295v.

están cargados de mercaderías en la barra de Sanlúcar juntamente con otras dos carabelas que van con ellas de armada para si por caso algunos franceses hubiesen tenido atrevimiento de ir la vuelta de esas islas y porque por la misma causa conviene y les habemos mandado que vuelvan juntos como van... en conserva con las dichas dos carabelas armadas...» (21).

El documento es interesante, ya que hasta la fecha habían existido muchas dudas a la hora de establecer la primera navegación en conserva. Así, por ejemplo, algunos autores hablan de 1524 como fecha en que se tramitó tal orden (22), mientras que otros, como Pérez-Mallaina, retrasan la fecha del primer convoy protegido hasta nada menos que 1543 (23). Sin embargo, a la luz del documento citado anteriormente queda claro que la navegación «en conserva» tuvo sus orígenes en 1522. Los continuos ataques piratas así como las numerosas pérdidas de navíos (véase el Cuadro I), hicieron imposible la vieja aspiración de los registros sueltos de manera que, efectivamente, en 1522 partió de Sevilla una flota compuesta por ocho barcos y bajo la protección de dos navíos de Armada (24).

Al año siguiente nuevamente se informó que tres carabelas estaban preparadas para zarpar hacia las Indias, prohibiendo las autoridades en última instancia su partida, alegando que «ni tres ni seis serán suficientes para resistir» (25). Finalmente, en 1525 se puso en práctica el primer gran proyecto de navegación en conserva, al planearse una flota de más de veinte buques (26), sin que conozcamos más detalles sobre su devenir.

Seguidamente mostramos el Cuadro I, donde aparecen perfectamente registradas las salidas y las llegadas de navíos entre España y América, entre 1504 y 1555, poniéndose de relieve la gran cantidad de buques que se perdían en la Carrera de Indias.

(21) Real Cédula a los oficiales de la isla Española. Valladolid, 11 de septiembre de 1522. AGI, Indiferente General 420, L. 9, f. 35.

(22) FRIEDERICI, Georg: *El carácter del Descubrimiento y de la Conquista de América*. México, F. C. E., 1973, p. 319.

(23) PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *Los hombres del Océano*. Gráficas del Sur. Sevilla, 1992, p. 18.

(24) Memorial de remedios para la Isla Española dirigido a Su Majestad, 1523?. AGI, Patronato 172, R. 6.

(25) *Ibidem*.

(26) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias en la época de los Habsburgos*. Fondo de Cultura Económica. México, 1939, p. 421.

CUADRO I

Naos de Registro de España a las Indias (1504-1555) (27)

Años	Salidas	Llegadas	Pérdidas
1504-1516	328	238	?
1517-1529	705	379	?
1530-1542	939	586	?
1543-1555	893	743	58
Totales	2.865	1.946	58

Efectivamente, en este Cuadro I se observa la enorme disparidad existente entre el número de buques que salían de la Península y los que retornaban. No obstante, es evidente que no toda la diferencia entre ambas cifras debe considerarse como una pérdida en el mar ya que, por un lado, algunos navíos llegaban en tal mal estado que terminaban sus días amarrados en algún puerto indiano y, por el otro, muchos comerciantes, una vez llegados al Nuevo Mundo, decidían quedarse en el lucrativo comercio interprovincial. No obstante, tan sólo extrapolando la cifra de navíos perdidos, conocida para el período de 1543 a 1555, en relación con los buques salidos de los puertos, se puede saber que el total de pérdidas en este período debió ser superior a las 180 unidades.

Se trataba, pues, de un quebranto notable para la economía tanto de los comerciantes como de la propia Corona, lo cual provocó que las disposiciones referentes a la navegación en conserva se repitieran continuamente. Así, por ejemplo, en 1526 y 1527 se expidieron sendas Reales Cédulas ordenando que los navíos sólo fuesen a las Indias «en conserva», alegando que había rumores de que habían partido para las costas de Andalucía Occidental tres galeones de Bretaña y dos de Normandía (28). Así pues, en este último año se escribió a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla para que extremasen las medidas de seguridad y no permitiesen a ningún navío ir a las Indias fuera del régimen de rigurosa conserva (29).

Por tanto, el libre registro, vieja pretensión de los comerciantes, se vio postergado por la presencia de corsarios y por las perentorias necesidades de

(27) Fuentes: CARANDE, R: *Op. cit.*, T. I, p. 380. CHAUNU, Pierre y Huguette: *Seville et l'Atlantique (1504-1650)*, T. VI. París, 1955-1957, pp. 961-975. MARTÍNEZ, José Luis: *Pasajeros a Indias*. Alianza Universidad. Madrid, 1983, p. 152.

(28) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 14 de septiembre de 1522. AGI, Indiferente General 420, L. 9, ff. 29v-31v.

(29) *Ibidem*.

defensa. Esta aspiración fue manifestada ya por la Junta de Procuradores de la isla Española en 1508, al solicitar que pudiesen comerciar libremente con cualquier punto de la Península Ibérica (30), petición que se volvió a formular en la Junta de Procuradores de la Española de 1519 y en memoriales posteriores, como el de 1527, que decía como sigue:



«Y otra cosa que convenía para la población y bien de aquellas partes que V. M. les mande dar libertades y favores especialmente que de todos los reinos y señoríos puedan ir a ser aprovechados en aquellas partes y llevar mantenimientos de cualquier puerto de vuestros reinos y no que esté a la voluntad de la ciudad de Sevilla matar de hambre a los de las Indias y ponerlos en tanta estrechura...» (31).

El cambio de actitud de la Corona no se produjo hasta 1528, fecha en la que por primera vez se planteó la posibilidad de liberalizar en alguna medida el comercio con las Indias. En este año las peticiones para la apertura fueron especialmente enérgicas y provenientes sobre todo de la isla Española. La reivindicación planteada por los comerciantes antillanos fue desde un primer momento bien recibida por el Emperador, que prometió que se volvería «a platicar y a estudiar la propuesta» en el Consejo de Indias, para proveer lo más conveniente (32). Se trataba, sin duda, de la primera vez que se cuestionaba seriamente la posibilidad de instaurar el libre registro.

La apertura de varios puertos peninsulares al comercio indiano llegó definitivamente en 1529 (33); sin embargo, como muy bien afirmó Haring, esta

(30) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 14 de julio de 1523. AGI, Indiferente General 420, L. 9, f. 168v.

(31) Respuesta de Su Majestad a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 23 de junio de 1527. AGI, Indiferente General 421, L. 12, ff. 123-125.

(32) Respuesta de Su Majestad a los procuradores de la ciudad de Santo Domingo. Burgos, 15 de febrero de 1528. AGI, Indiferente General 421, L. 13, ff. 17-21.

(33) Real Provisión a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 15 de enero de 1529. AGI, Patronato 170, R. 39.

ley de libre comercio para algunos puertos no fue más que letra muerta puesto que ni supuso libertad de comercio ni, por supuesto, registros sueltos (34). Así, en los años siguientes a la expedición de la nueva ley primó un precario sistema de libre comercio, que sólo se desarrolló en los tiempos de paz, dejando para años conflictivos el sistema de navegación «en conserva».

Por otro lado, la primera vez que encontramos planteada una ordenación del sistema de flotas —embrión de lo que serán hasta las últimas décadas del siglo XVIII— fue en 1543, cuando el Rey, informado de los rumores sobre la presencia de veleros enemigos en las costas, ordenó a los oficiales de la Casa de la Contratación que se plantease la navegación en los siguientes términos:

«Que las flotas no sean de menos de diez naos y que salgan dos flotas al año, una por el mes de marzo y otra por el mes de septiembre y que no vayan más de dos flotas durante el tiempo de la guerra» (35).

Además, se dispuso que durante el tiempo que durase la guerra se pusiese especial cuidado en que las embarcaciones no viajasen sobrecargadas, reduciendo el número de toneladas de carga permitida por navío (36). De esta forma se pretendía una mejor defensa en caso de un hipotético ataque corsario.

La navegación en convoy, pues, fue creada en la primera mitad del siglo XVI tan sólo para ocasiones de emergencia; sin embargo, dada la situación de guerra continua con los franceses se convirtió de hecho en la auténtica regla del comercio y de la navegación indiana.

La creación de las armadas de Indias

Otra de las medidas que se tomaron para defender la Carrera de Indias contra los asaltos piratas fue el envío de armadas a América con la misión específica de recoger el metal precioso y las demás mercancías de valor, tanto de particulares como de propiedad real, y traerlas con seguridad a la Península.

(34) HARING, C. H.: *Op. cit.*, p. 20.

(35) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 23 de octubre de 1543. AGI, Indiferente General 1963, L. 8, ff. 275-277v. Aunque debemos decir que ya en 1537 se había establecido, más vagamente, el sistema, según se deduce del informe dirigido por el Rey a los oficiales de la Casa de la Contratación: «Que durante el tiempo que la guerra durare que tenemos con Francia ningún oro, ni plata venga sino fuere en la dicha armada o en conserva de ella porque con hacer la dicha armada dos viajes cada año a la dicha ciudad de Santo Domingo en que traerá todo el oro que allí hubiere recogido parece que harto cómodamente los mercaderes se podrán servir y aprovechar de sus haciendas...». Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación. Valladolid, 28 de enero de 1537. AGI, Indiferente General 1962, L. 5, ff. 60-61.

(36) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Guadalupe, 3 de abril de 1547. AGI, Indiferente General 1964, L. 10, ff. 182v-184.

la. Sin embargo, este sistema se utilizó sólo en contadas ocasiones a lo largo de la primera mitad del siglo XVI, siendo mucho más frecuente, como medio de protección, la creación de las ya mencionadas armadas guardacostas, que recorrerían puntos estratégicos de las costas occidentales andaluzas (37).

Los navíos de armada tenían las mismas características técnicas que los que iban en las flotas, con la única diferencia de que iban bien pertrechados de armamento pues, como dijo Ramón Carande, «no existía teóricamente diferencia entre los navíos de armada y los de flotas» (38). Así, mientras las flotas iban prácticamente desarmadas, acompañadas en cualquier caso por un número variable de buques de guerra, las armadas, en cambio, iban perfectamente artilladas y con soldados entre su tripulación.

La primera armada que cruzó el Océano fue la del general Blasco Núñez de Vela, en 1537, año en el que las noticias de corsarios a lo largo de toda la Carrera de Indias arreciaron, como podemos observar en las líneas que mostramos a continuación:

«Que durante el tiempo que la guerra durare que tenemos con Francia ningún oro, ni plata vaya sino fuere en la dicha armada (de Blasco Núñez) o en conserva de ella porque con hacer la dicha armada dos viajes cada año en la dicha ciudad de Santo Domingo en que traerá todo el oro que allí hubiere recogido parece que harto cómodamente los mercaderes se podrán servir y aprovechar de sus haciendas especialmente viniendo con la seguridad que con esta orden esperamos...» (39).

En 1542 tenemos noticias de una nueva armada que partió a América al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos (40). En principio se planteó con 12 navíos y 2.500 hombres de guerra; no obstante, ante la falta de artillería —fue necesaria traerla finalmente de Málaga, Cartagena y Alicante— y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de embarcaciones y a tan sólo 500 hombres de guerra (41).

(37) Sobre este particular véase la nota 7.

(38) CARANDE, R.: *Op. cit.*, T. I, pp. 352-353. Véanse también los comentarios que hace Ricardo Martínez Cerezo sobre los tipos de navíos. CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Op. cit.*, p. 122 y ss.

(39) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla. Valladolid, 28 de enero de 1537. AGI, Indiferente General 1962, L. 5, ff. 60-61.

(40) Relación de los gastos que se han hecho en la armada de 1542 de la que fue capitán Martín Alonso de los Ríos, *s/f*. Archivo General de Simancas (AGS), Consejo y Juntas de Hacienda 24, doc. 387.

(41) *Ibidem*.

En definitiva, y a modo de conclusión, los aspectos comentados en este trabajo nos revelan los esfuerzos que hizo la Administración española por conseguir la máxima seguridad de los navíos españoles. Esfuerzos que no dieron los frutos deseados por dos circunstancias: primero, por la imposibilidad de defender íntegramente la Carrera de Indias ante la presencia masiva de corsarios en torno a las costas españolas. Y segundo, por el afán de los propios españoles de conseguir beneficios mercantiles a costa de sobrecargar los navíos y disminuir drásticamente sus posibilidades defensivas. De esta forma, según un documento de 1521, los navíos «no podían pelear ni bien navegar», constituyendo un fácil blanco para los corsarios (42). Esta última frase resume con bastante claridad la situación de la navegación española con América en la primera mitad del siglo xvi.

(42) Real Cédula a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, 20 de julio de 1521. AGI, Indiferente General 419, Lib. 8, ff. 309v-310v.

JULIÁN ORTIZ-CANELAS, PRIMER DIRECTOR DEL OBSERVATORIO DE LA ISLA DE LEÓN

José María BLANCA CARLIER
Historiador

El 23 de septiembre de 1751 Jorge Juan es nombrado capitán de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz. En 1753 presenta al marqués de la Ensenada, a la sazón ministro de Fernando VI, la sugerencia de instalar en dicha ciudad un observatorio astronómico que sirviera para fomentar el estudio de esta ciencia entre los cadetes de la Academia de Guardias Marinas. El marqués autoriza la iniciativa, y con la colaboración de Luis Godín Chacón, Jorge Juan funda el Real Observatorio de Cádiz, que es emplazado en el torreón del castillo de la villa, comúnmente conocido como *Castillo Viejo* o *de la Pólvara*. El cargo de director del centro era anexo al de capitán de la Real Compañía.

El Observatorio se hallaba a cargo de oficiales de la Armada que a su vez eran profesores de la Academia y en aquellos momentos atendían a las necesidades científicas de la época.

Jorge Juan cesa en 1767 al ser nombrado embajador en Marruecos. Le sustituye Vicente Tofiño el 6 de agosto de 1768. Éste sería el hombre que formaría a Julián Ortiz-Canelas. El mismo Ortiz-Canelas diría: «Desde que nací y cuando tuve fuerzas corporales, empecé a manejar los telescopios, siempre al lado de D. Vicente Tofiño».

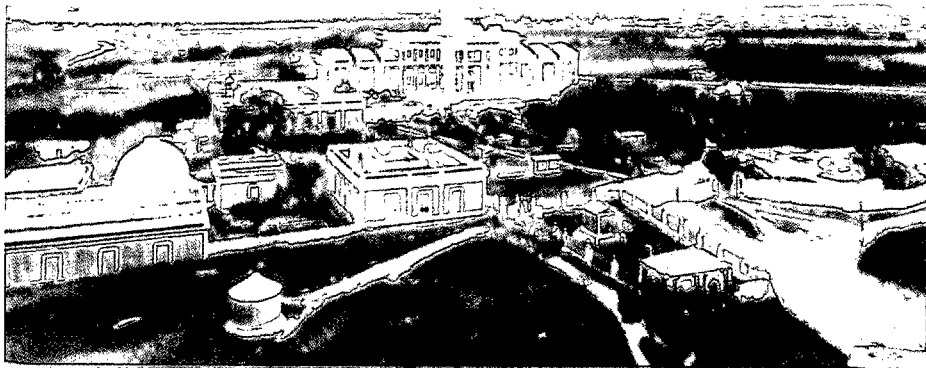
Por Real Decreto de 1 de mayo de 1783 se nombran oficiales fijos, procedentes del Cuerpo General, que han de iniciarse en la teoría y práctica de la Astronomía a las órdenes de Tofiño, a los alféreces de navío José Espinosa Tello, Luis María de Salazar y Alejandro Belmonte, y a los alféreces de fragata Julián Ortiz-Canelas y José Vargas Ponce.

Muchos insignes marinos pasaron por el Observatorio en los primeros años de su existencia: Francisco Javier Winthuysen, José Varela, José Mazarredo, Cipriano Vimercati —que a su trabajo de director uniría la formación de la Oficina de Efemérides—, Alejandro Malaspina, Miguel Gastón, Dionisio Alcalá Galiano, Cosme Damián Churruca, Manuel Díaz Herrera, Ramón Blanco, José O'Connock, Máximo de la Riva Agüero, Sebastián Pérez de la Cadena, Juan Vernacci, Juan Caurín, Rodrigo Armesto, José Ortiz-Canelas, hermano de Julián, entre otros, jalonan varias etapas de intensos trabajos en la historia del centro.

Tras estos oficiales de Marina, dedicados a las tareas astronómicas, llegamos a la fecha de 9 de septiembre de 1798, en que se dispuso la separación de la dirección de la Academia de la del Observatorio; sin embargo, éste continuaría dependiendo del comandante de la Real Compañía de Guardias Marinas hasta el 10 de julio de 1818.

Rodrigo Armesto sustituye a Cipriano Vimercati en la dirección, y el 29 de octubre de 1798 presenta un plan de tareas que es aprobado el 28 de noviembre siguiente. A Rodrigo Armesto lo releva el 5 de octubre de 1801 Julián Ortiz-Canelas, quien dejaría huella en la historia del Observatorio, ya que a su gran sabiduría unía su infatigable voluntad para lograr la máxima categoría y dignidad para el establecimiento, como se desprende sobre todo en la extensa representación que formuló a las Cortes el 26 de enero de 1821, compuesta de 76 folios.

Hombre modesto según se desprende de su biografía, Ortiz-Canelas luchó con gran tesón contra gobernantes y políticos para que el Observatorio de la Isla de León no sucumbiese y alcanzase el puesto que le correspondía entre los centros científicos de la época.



Vista general del Observatorio de la Marina de Guerra en San Fernando, Cádiz, hacia 1930

No podemos dejar de mencionar a hombres como José de la Cuesta, Joaquín Francisco Fidalgo y José Sánchez Cerquero, entre otros, que colaboraron con Ortiz-Canelas, supliéndole durante sus ausencias, y secundándolo en la inagotable tarea de defender la permanencia del Observatorio en el Departamento Marítimo de Cádiz.

* * *

Julián Ortiz-Canelas y Mola era hijo de Tomás Ortiz-Canelas de la Torre, natural de Málaga, capitán de Infantería reformado (situación parecida a la actual de excedencia), maestro de Fortificación y Dibujo de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, y de doña Gertrudis Mola y Esteller, natural de Cádiz. También gaditano, Julián, nacido en 1767, era el mayor de los cinco hermanos: José, nacido en 1769; Ramón en 1772; Lorenzo en 1773 y Miguel en 1774.

Tomás Ortiz-Canelas, padre de Julián, trazó uno de los planos que describían los tres pisos de la casa destinada a Academia de Guardias Marinas en la Isla de León, conocida como «Casa de la Reina» o «Casa del Sacramento». Dicho plano se conserva en el Archivo de Simancas con el resto de la documentación referente a esta finca.

Julián Ortiz-Canelas diría más adelante en la exposición que formuló a las Cortes sobre la confección del almanaque civil: «Quizá soy el único que se puede llamar hijo de la Astronomía en España. En mi niñez todavía observé la aparición y ocultación del anillo de Saturno, y por fenómeno tan delicado comencé mi práctica y aprendizaje de astrónomo. Son ya corridos cuarenta años de semejante ocupación —esto lo escribía en 1821—, los veinte con aquel general tan sabio y vigilante maestro que era don Vicente Tofiño. Desde 1783 aquella afición fue un deber, pues hecha la paz se me destinó al Observatorio, entonces en Cádiz, con otros oficiales subalternos para ejercitar las observaciones astronómicas bajo la enseñanza de aquel mismo jefe. Duchos en las más necesarias y en el manejo de los principales instrumentos, nos empleamos en construir el atlas hidrográfico, en cuya vasta y gloriosa empresa me ocupé desde la primera salida al mar hasta tener concluidas las costas de la península y sus islas, la correspondiente de África y Terceras».

Para ingresar en la Armada como guardiamarina se exigía en aquella época prueba de nobleza. Los que no la poseían ingresaban como aventureros. La de los hermanos Ortiz-Canelas procedía de sus cuatro abuelos, por provisión de hidalguía de la Cancillería de Granada, que tuvieron que acreditar para servir como guardiamarinas. Julián fue recibido en la Academia de Cádiz el 20 de julio de 1780. Le seguirían José el 7 de abril de 1785; Ramón el 5 de mayo de 1788; Lorenzo el 19 de febrero de 1789, y Miguel el 1 de julio de 1790.

En la Hoja de Servicios de Julián Ortiz-Canelas se puede leer: «En un curso aprueba las materias elementales. El 3 de agosto de 1781 embarca en la fragata *Santa Perpetua* y en la guerra contra Inglaterra, zarpa de Cádiz permaneciendo ocho días en la boca O. del estrecho de Gibraltar y más de tres meses actuando de corso sobre las islas Terceras. En el mismo buque y en la escuadra mandada por el teniente general don Luis de Córdova, continuando en la guerra, cruzó durante cuarenta días frente a los cabos de San Vicente y Santa María, regresando a Cádiz. En la misma fragata, aún en guerra, zarpó de Cádiz el 16 de febrero de 1782, efectuando un crucero de treinta y cuatro días en la boca O. del estrecho de Gibraltar, retornando después al puerto de salida. El 22 de marzo volvió a hacer el mismo crucero con las fragatas *Nuestra Señora del Carmen* y *Nuestra Señora de la Asunción*, volviendo a Cádiz, pues

había quedado desarbolada la fragata de los palos mayor y trinquete. Una vez reparada, y todavía en guerra, volvió a la mar el 3 de junio, formando parte de la escuadra del teniente general don Luis de Córdoba, que combinada con la francesa hizo campaña en el golfo de Gascuña y canales de la Mancha e Irlanda en persecución de la flota enemiga, regresando a Cádiz a los tres meses de navegación. El 8 de septiembre siguiente zarpó con la misma fragata y escuadra para auxiliar en Algeciras a los defensores que eran atacados por baterías flotantes, empleándose su fragata en hostilizar con las fuerzas sutiles, en cruceros sobre Punta Europa con vientos de la parte E. y en el Apostadero de Punta Carnero con los del O., habiendo naufragado en la costa con el huracán que se desató el 10 de octubre; actuó en el feliz salvamento de la fragata, su delicada recorrida en Algeciras y su peligrosa navegación a Cádiz. En dicho puerto fue transbordado al navío *Santa Isabel* el 15 de diciembre de 1782. A los cinco días de permanencia en el buque fue ascendido a alférez de fragata, permaneciendo en el navío hasta el final de la guerra contra Inglaterra, el 20 de abril de 1783. Comisionado en jefe el 1 de julio de 1783 a levantar las cartas marítimas de la península de España e islas adyacentes (que se extendió después a la costa correspondiente de África e islas Terceras), fue destinado para esa vasta obra; empleándose en las seis campañas de mar que se hicieron con ese objeto, la mayor parte de los viajes por tierra en la costa, en comisiones para el reconocimiento de puertos y en Madrid para la publicación del atlas. Para las campañas de estas tareas fue destinado a las fragatas *La Magdalena*, *Santa Lucía*, *Nuestra Señora de Loreto*, *Nuestra Señora de los Dolores*, *Santa Perpetua* y bergantín *Vivo*, en el periodo comprendido entre el 1 de julio de 1783 y el 5 de septiembre de 1788. Desde el 15 de noviembre de 1784 era alférez de navío. En la fragata *Santa Lucía*, bajó desde Cádiz a Mogador, que conducía al enviado a Marruecos don Francisco Salinas, así como un corso contra argelinos, sobre el cabo San Vicente. «El 28 de abril de 1787 asciende a teniente de fragata».

A principios de 1789 vuelve al Observatorio de Cádiz, donde coincide con su hermano José, que era alférez de fragata.

De Cádiz pasa Julián a la Isla de León a seguir el curso de Estudios Sublimes de Matemáticas, que se inició en la Academia de Guardias Marinas de Sacramento y termina en febrero de 1792. El 1 de marzo de 1791 había ascendido a teniente de navío. Durante el primer año del curso realizó tareas semanales para el Observatorio y en los dos siguientes ocupó el puesto de ayudante de la Compañía de Guardias Marinas.

Por Real Orden de 26 de marzo de 1793 regresa al Observatorio para dedicarse a las tareas astronómicas, y con ocasión de la guerra contra Francia embarca el 13 de julio de 1793 en el navío *Concepción* de la escuadra de don Juan de Lángara, que zarpó para la primera campaña del Mediterráneo. Se encontraba en su gran desarbolo sobre Málaga y permaneció allí hasta su difícil navegación a Cartagena, donde se le efectuó una rápida reparación. Una vez realizada ésta zarpó rumbo a Tolón, desde donde, con la evacuación de las tropas combinadas, regresa a Cartagena con la escuadra. En Tolón, Ortiz-

Canelas había sido desembarcado y destinado al servicio de Ingenieros del Ejército y, por orden del general jefe de las tropas, quedó en el puerto de Malbusquet, fortificando esta avanzada bajo el fuego de mortero y cañón de las baterías enemigas, hasta el abandono del fuerte por orden del general jefe (Apéndices A y B).

Regresa al navío *Concepción*, donde se halla destinado hasta el 15 de febrero de 1794, en que pasa al navío *Santa Isabel*, el cual arriba a Cádiz formando parte de la escuadra mandada por don Tomás Gayangos. El 24 de mayo desembarca por encontrarse enfermo de gravedad, afectado por calenturas pútridas.

Una vez repuesto, el 14 de julio siguiente embarca en el navío *Glorioso*, de la escuadra de don José de Córdova, efectuando una campaña sobre el cabo San Vicente en la guerra contra Francia. El 24 de noviembre del mismo año es trasladado al navío *San Fulgencio*, en el que zarpa de Cádiz para El Callao de Lima a finales de febrero de 1795. Efectúa navegaciones por el cabo de Hornos en riguroso invierno, arribando al Río de la Plata a los ciento treinta días de penosa navegación. Efectuadas algunas reparaciones en el navío, el buque regresa con caudales a Cádiz en julio de 1794.

El 9 de julio de 1796 pasa a la fragata *Nuestra Señora de la Paz*, de la escuadra de Lángara, haciendo toda la campaña de dicha escuadra en el Mediterráneo en la guerra contra Inglaterra, persiguiendo a la flota enemiga sobre las costas de España, Francia e Italia.

Tomó parte en el desgraciado combate del cabo San Vicente el 14 de febrero de 1797. El 3 de julio siguiente desembarca por enfermedad y, aún no restablecido, vuelve a embarcar a primeros de febrero de 1798 en el navío *Intrépido*, de la escuadra de don José de Mazarredo, que batía a la flota inglesa que bloqueaba Cádiz.

El 24 de abril de 1798 se le ordena actuar de defensor del capitán de navío don José Butler, comandante que había sido del *Conquistador* durante el combate de 14 de febrero de 1797.

Por Real Orden de 23 de septiembre de 1798 es destinado al Observatorio de la Isla de León con la misión especial de verificar las tareas del ramo de «longitud geográfica», tarea que realizó hasta el 23 de mayo de 1802, en cuya fecha embarca en el navío *Bahama*, de la escuadra de don Domingo Navas. El 15 de febrero de 1803 regresa a su destino de director del Observatorio, puesto para el que había sido nombrado en interinidad y fuera de antigüedad el 5 de octubre de 1801, relevando a don Rodrigo Armesto, que había pasado a situación de retiro. El 2 de julio de 1804 es ascendido a capitán de fragata, siendo nombrado director en propiedad por Real Orden del día siguiente (Apéndice C).

El 29 de noviembre de 1804 el Consejo Supremo de Guerra le autoriza a contraer matrimonio con doña María Concepción González Navarro.

Durante su permanencia en el Observatorio organiza y dirige la publicación del *Almanaque Náutico* que había sido iniciada en 1791 por Vimercati. Su objetivo era conseguir unas efemérides útiles y prácticas para el navegante,

dotadas de la mayor actualidad científica posible y calculadas directamente y en su mayor extensión en el Observatorio.

En una labor sistemática que comprende la publicación de los volúmenes de los años 1803 al 1813, introduce directamente en los cálculos el meridiano de la Isla de León; adopta las tablas y las teorías modernizadas; utiliza los métodos de interpolación más precisos; reduce el intervalo de interpolación de la Luna de acuerdo con las necesidades del navegante y llega, por último, a hacer independientes nuestras efemérides de las del almanaque inglés, que había servido hasta entonces como modelo, este último mediante el cálculo propio de las distancias lunares al Sol y a una selección de estrellas, selección que también sería observada en los programas astronómicos del Observatorio.

En sus deseos de proporcionar el *Almanaque Náutico* a nuestros navegantes con tiempo suficiente, llegó éste a editarse con una antelación de hasta cuatro años.

Su ofrecimiento para trabajar en la confección de los almanaques náuticos tuvo lugar el 16 de noviembre de 1809, siendo aceptado por el Supremo Consejo de Regencia el 13 de noviembre de 1810, legislándose posteriormente que dicha tarea y lo que ella pudiera producir correspondiese privativamente al Real Observatorio Astronómico de la Isla de León.

Sus trabajos prácticos en Astronomía y su aportación científica aparecen en las series de observaciones y memorias publicadas en apéndice de los almanaques de los años 1804, 1807, 1809 y 1810. Estos trabajos han sido comentados y reconocidos en la historia de la Astronomía y en los tomos de la *Connaissance du Temps* francesa de la época.

Mantiene, a propósito de sus trabajos, en particular en los que se refieren a la determinación de las diferencias de longitudes entre observatorios, una interesante correspondencia que le acredita entre los sabios astrónomos de entonces, en particular ante Labande, antiguo profesor de Astronomía, y ante los directores de los Reales Observatorios de París y Viena, Mechain y Treinecker, respectivamente. Esta correspondencia, naturalmente, revierte en el prestigio del Observatorio de la Isla y confirma su utilidad práctica.

El 24 de mayo de 1818 asciende a capitán de navío. Una Real Orden de 7 de marzo de 1813 dispone se le concedan seis meses de licencia para trasladarse a Londres, con objeto de atender al restablecimiento de su salud, pues había de sufrir una operación de garganta. El 27 de agosto siguiente se le prorroga la licencia por otros seis meses, y debido a nuevas solicitudes se le concederían tres licencias más: 17 de septiembre de 1814 para estancia en París, 22 de abril de 1815 y 31 de mayo de 1816 para estancia en Londres. A este respecto en el Archivo General de Marina consta la copia de una certificación expedida por Mr. Astley Cooper, cirujano del Hospital de Gay, describiendo los dos grandes pólipos que tenía Ortiz-Canelas en la garganta, que le extrajo dejando raíces. La causa u origen del mal se hallaba en los aires húmedos, el uso de alimentos salados, picantes y, sobre todo, en los trabajos lentales del enfermo en las observaciones astronómicas y cálculos. Reputaba la enfermedad como incur-

ble y sólo paliativa con el tratamiento de medicamentos que se indicaban y con moderado trabajo del paciente.

La ocultación de 30 de julio de 1812 fue el último trabajo que realizó Ortiz-Canelas antes de su marcha a Inglaterra.

Por la ausencia del director del Observatorio una Real Orden de 7 de mayo de 1813 nombra director interino al brigadier don Joaquín Francisco Fidalgo, teniente de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz y antiguo maestro de Matemáticas de la misma, pero como éste desde el 10 de septiembre de 1812 desempeñaba en comisión la dirección del Colegio de Pilotos de San Telmo de Sevilla, se designa el 17 de octubre para la dirección del centro, también interinamente, a don José de la Cuesta. Fidalgo, que el 25 de septiembre se había reincorporado a su cargo en Sevilla, no deseaba ser director y propuso a su antecesor José de la Cuesta. Éste, como Ortiz-Canelas, conocía varios idiomas.

El 9 de julio de 1813 se dispuso que en el Observatorio se impartiese el curso de Astronomía, una vez que los oficiales dedicados a los Estudios Mayores se encontrasen con aptitud para iniciarlo. Esta práctica sería habitual en lo sucesivo.

Por Decreto de las Cortes de 2 de septiembre de 1813 se había adjudicado a la Oficina de Efemérides la plantilla de cinco calculadores y dos meritorios. Al mes siguiente se estableció que para cubrir esas plazas el director del Observatorio debía elegir a los más aptos que pudiese haber en las brigadas de Artillería de Marina. Pero nada se determinó sobre un plan de tareas en esta oficina, que fue presentado con sucesivas adiciones desde 1808 a 1813 por calculadores de ella. En el año últimamente citado, el director interino que regía entonces, don Joaquín Francisco Fidalgo, la formuló por la vía reservada de Marina el 5 de agosto de 1813, compuesta de 23 folios, y en ella ofrecía solucionar los problemas de personal existentes, referentes a los oficiales fijos y a los calculadores de Efemérides o alumnos de segunda clase. Este plan reafirmaba varios extremos del que había presentado Ortiz-Canelas a principios de 1812.

A su paso por París, y durante su estancia en Inglaterra, examinó Ortiz-Canelas algunos instrumentos de astronomía en relación con la modernización del Observatorio.

Al regresar de Inglaterra se detiene en Madrid, donde tiene ocasión de observar el eclipse del 18 de noviembre de 1816, en unión con el capitán de fragata don Felipe Bauzá Cañas, el cual el 29 de agosto de 1797, siendo teniente de fragata, había sido encargado de crear la Dirección de Hidrografía.

En Madrid había solicitado el retiro debido a su quebrantada salud. Le contesta Su Majestad que no se lo concedía, pues necesitaba de sus conocimientos para consolidar el Observatorio de la Isla de León, al que se incorpora el 21 de abril de 1817. A la petición de retiro había unido la del ascenso a brigadier, ofreciendo si éste se le concedía continuar en el puesto de director, siempre y cuando se dotara al Observatorio de una organización que convirtiera al centro en uno de los mejores de Europa. Sin embargo, ninguna de sus

dos peticiones prosperó, ya que fue autorizado a presentar sus planes de organización, y en cuanto al ascenso sólo recibió vagas promesas que no se cumplieron.

El 26 de junio de 1817 presenta su plan de gobierno y administración para el centro, que fue aprobado el 10 de julio de 1818. En su artículo primero establece la independencia del Observatorio de cualquier autoridad que no fuese la del Rey, a través del ministro de Marina. Los oficiales subalternos serían nombrados por éste a propuesta del director del centro. Este plan de gobierno correspondía a un plan de mejora del establecimiento que se le había encomendado y cuyo plazo finalizó en junio de 1817.

Existen referencias de haber encomendado Ortiz-Canelas a don José de la Cuesta la observación de varias ocultaciones por este tiempo.

Las observaciones estaban a cargo del director, quien distribuía entre sus subordinados las tareas correspondientes. La publicación se efectuaba por contrato con un librero, pues la imprenta se cerraría vendiéndose sus útiles, a excepción de los caracteres facultativos, que serían entregados a su justo precio al mismo librero con quien se contratase la publicación de los trabajos del centro.

Las propuestas de Ortiz-Canelas tendían a definir el Observatorio más conveniente para cubrir las necesidades científicas españolas de la época, teniendo en cuenta nuestra precaria economía. Se referían tanto al lugar ideal para el Observatorio como a las disposiciones a adoptar para el mejor aprovechamiento del potencial humano existente.

Proponía, en consecuencia, el tipo de instrumentos a utilizar. Entre otros se indicaba un anteojo meridiano con el que se determinarían las ascensiones rectas de los astros, mientras que las declinaciones se obtendrían con mayor precisión al paso de éstos por el meridiano en un mural de seis pies de radio, a encargar al afamado artista inglés Juan Bird. Estos dos instrumentos han sido recuperados recientemente.

Habrían de efectuarse también obras de reparación de los aparatos existentes. Con objeto de que los muros proporcionasen gran estabilidad a los nuevos aparatos que se iban a instalar, habría previamente que realizar obras para su fortalecimiento.

Se proponía, además, la disolución de obradores de instrumentos y de relojería. Los empleados de aquél pasarían al arsenal, y para la limpieza y conservación de los aparatos del Observatorio se pediría al obrador de instrumentos de aquél un obrero capacitado siempre que fuese necesario. En cuanto al relojero, se trasladaría al Observatorio de Madrid.

En lo referente a la formación, impresión y despacho del almanaque civil de las provincias españolas y posesiones en África, que el 26 de septiembre de 1811 se había concedido en privilegio exclusivo, confirmado en 3 de junio de 1814 al Observatorio, éste continuaba encargado de su elaboración, pero su impresión y venta se haría por subasta en cada una de las provincias. En la *Gaceta* de 7 de noviembre de 1820 se publicó la orden de traslado de este privilegio al Observatorio de Madrid.

Sobre este particular es muy interesante la representación que elevó Ortiz-Canelas al Congreso. La redactó el 26 de enero de 1821 y era muy extensa. Se compone de 76 folios, incluidos copias de escritos anexos, y es de sumo interés, pues de su contenido se desprende el tesón y enorme tarea desarrollada por Ortiz-Canelas durante el tiempo que desempeñó la dirección del establecimiento, así como sus criterios en relación con los problemas de la Astronomía española de la época y con los que entonces planteaba la organización del Observatorio de San Fernando, lo que proporciona un valioso testimonio para la historia del centro.

Como consecuencia de esta exposición de Ortiz-Canelas, en la que se llegó a cuestionarse el traslado del Observatorio a Madrid, el 13 de noviembre de 1823 fue devuelto al Observatorio el privilegio de la confección del almanaque civil, cuando regía el centro el sucesor de Ortiz-Canelas, Sánchez Cerquero.

El 27 de mayo de 1846 se dictan unas normas del entonces ministro de Marina don Francisco Armero y F. de Peñaranda, determinando las obligaciones del director del establecimiento y de las autoridades provinciales, así como de los derechos y obligaciones de los subastadores.

Un Real Decreto de 26 de agosto de 1819 señalaba la campaña en Francia de Ortiz-Canelas, de tres años, ocho meses y trece días, como abono de tiempo de servicio. Otro de 20 de diciembre de 1820 le concedía la cruz y placa de San Hermenegildo.

Durante su permanencia en Inglaterra y Francia para restablecimiento de su salud disfrutó del sueldo íntegro, y como hemos dicho anteriormente, visitó arsenales y observatorios como el de Greenwich.

En el informe que se elevó al ministro de Marina cuando solicitó el retiro y el ascenso a brigadier se decía entre otras cosas: «El retiro sería justo concedérselo, pues sus trabajos acelerarían su muerte, pero su mal no es de tal gravedad para no asumir del todo sus tareas. Sería un testimonio público del aprecio que merece el sacrificio de su salud. El ascenso a brigadier se consideraría desproporcionado a su antigüedad, aunque pudiera otorgárselo al pasar a retiro, pero con sueldo de capitán de navío». La petición de ascenso le sería denegada el 18 de marzo de 1817 por no considerarse oportuna. No se ha encontrado constancia de que ni aun con carácter honorífico se le ascendiese.

El 9 de noviembre de 1821 cesa en el cargo. Le sustituye don José Sánchez Cerquero, que asumió el puesto con carácter interino hasta que ascendió a teniente de navío el 14 de julio de 1825. Sería nombrado director en propiedad el 14 de agosto siguiente.

Falleció en Cádiz el 19 de julio de 1825. Nueve días después se celebraron los funerales oficiales en el Convento del Carmen de dicha ciudad.

Resumen biográfico

La época en que vivió Ortiz-Canelas está llena de acontecimientos políticos y de empresas bélicas: expedición contra Argel, guerras contra Inglaterra

y Francia, combate de cabo San Vicente, invasión francesa, levantamiento de Riego y entrada del duque de Angulema.

Al objeto de cumplir las condiciones de ascenso José de la Cuesta, inferior inmediato de Ortiz-Canelas, desea salir del Observatorio. Primeramente pidió ser embarcado, alegando haber cumplido cuatro años de destino fijo, petición que le fue negada en atención a las útiles tareas que realizaba en el Observatorio. Después solicita el destino de segundo ayudante, secretario de la Capitánía General, que a la sazón regía el teniente general don Pedro Cárdenas Blancardi, destino que se le confiere el 10 de febrero de 1809, aunque sin desatender su cometido en el Observatorio. Esta permanencia obligada de José de la Cuesta en el centro posiblemente no le haría sentirse muy cómodo con su superior.

Al ser nombrado el brigadier Joaquín Francisco Fidalgo director interino por ausencia de Ortiz-Canelas, en su exposición de 5 de agosto de 1813, en la que manifiesta su imposibilidad para desempeñar el cargo por estimarlo superior a sus fuerzas, debido al mal estado de su vista y salud afectados por sus muchos trabajos en la Comisión Hidrográfica, confirma el informe favorable de Ortiz-Canelas para que el teniente de navío José de la Cuesta se haga cargo de la dirección del establecimiento, dada su eficacia y admirable disposición para las tareas astronómicas.

Ya vimos que la carrera profesional de Julián Ortiz-Canelas como marino y científico abunda en hechos sobresalientes. Su contrariedad por cesar en el cargo, y entre otros motivos el negársele el ascenso, suscitó opiniones desfavorables. Las circunstancias negativas sobre su personalidad han influido, sin duda, en el hecho de que su figura haya sido tanto tiempo olvidada. Sin embargo hay que reconocer su valía, su enorme capacidad de trabajo y su incansable tesón por mantener al Observatorio en el lugar digno que le correspondía. Muchas de las normas impuestas durante su mandato, con las naturales modificaciones, han venido rigiendo hasta nuestros días.

Con su «Representación al Parlamento» del 26 de enero de 1821 muestra Ortiz-Canelas un temperamento emprendedor y polémico. Constituye un curioso ejemplo de dialéctica y excelente testimonio histórico de los primeros años de vida del Observatorio de la Isla de León.

Es curioso anotar que no se conoce retrato alguno de este marino sobresaliente.

APÉNDICE A

Don Gerónimo Moreno de Frias, Coronel de Infantería y del Regimiento Provincial a que dá nombre Chincilla. Certifico: Que estando de comandante del Fuerte de Malbusquet en la Plaza de Tolón, fué destinado y reconocido por Ingeniero Principal de aquella fortificación, y por disposición del Excmo. Sr. D. Federico Gravina, Comandante General de las Tropas, D. Julián Ortiz-

Canelas, teniente de navío de la Real Armada; en cuyo tiempo fue infatigable su celo y actividad mejorando y adelantando por este medio las obras con pública aprobación, que por su talento y disposición le empleé en diferentes comisiones interesantes al servicio de S. M. que desempeñó con todo acierto y vigilancia; y últimamente estuvo a mi lado en los tres últimos días hasta el abandono y retirada del indicado Fuerte que de orden del expresado General se ejecutó; en los que fué continuo el fuego de todas las baterías enemigas, así de cañon como de mortero, y para que conste doy la presente en Cartagena a doce de enero de mil setecientos noventa y cuatro Gerónimo Moreno de Frias.

APÉNDICE B

Excmo. Sr. Baylo D. Antonio Valdés. Las adjuntas copias de certificaciones, informarán a V. E. de cual fué el destino y mérito en Tolón de mi hijo el teniente de navío D. Julián Ortiz-Canelas y también pueden informar los Excmos. Sres. Gravina y Valdés, así como el brigadier D. Antonio de Torres, primer ayudante del Ejército y el comandante del campamento Conde del Puerto; y yo ruego a V. E. que por su amor a la justicia y el concepto que le merezco, ocupe un instante su atención en informarse del verdadero mérito de este oficial (que ya por su instrucción en Estudios Mayores mereció una R. O. para ser preferido en primera promoción) y si se confirmaran los dictámenes favorables, espero conseguirá con el influjo de V. E. las piedades de S. M.—Vicente Tofiño, Isla de León veintisiete de enero de mil ochocientos veinticuatro.

APÉNDICE C

Don Dionisio Alcalá Galiano, Caballero de la Orden de Alcántara, Brigadier de la Real Armada y comandante de la fragata «Soledad». Certifico: Que el teniente de navío D. Julián Ortiz-Canelas ha servido a mis órdenes desde mayo de este año en las navegaciones que ha hecho el navío «Bahama» de mi anterior mando de Cádiz a Túnez, Cartagena, Nápoles, Barcelona y vuelta a Nápoles, desempeñando la parte marinera con el mejor conocimiento, y acreditando un vivo celo, tanto en ella como en todo lo que respecta al servicio de S. M. de mar y puerto. Y como le acompaña muy buena conducta y conocimientos facultativos en la parte militar y marinera, Táctica, Pilotaje ordinario y astronómico, conocimiento de idiomas y de las ciencias exactas y mixtas, lo conceptuo por oficial digno de distinción en los ascensos y comisiones y le doy esta a su petición para los fines que puedan convenirle. En la fragata «Soledad» en la bahía de Nápoles a veinticinco de octubre de mil ochocientos dos.—Dionisio Alcalá Galiano.

Trabajos publicados en los *Almanaques Náuticos* por don Julián Ortiz-Canelas

— Diario de las campañas para levantar la carta hidrográfica de las costas españolas y de las de África desde el estrecho de Gibraltar hasta Bugía. Encargado en 1783 a Tofiño por don Antonio Valdés. Este trabajo lo efectuó en unión de Vargas Ponce y de Ortiz-Canelas, alféreces de fragata y de Alejandro Belmonte y Luis María de Salazar, alféreces de navío. Los trabajos se terminaron en 1788. El *Diario* le fue solicitado por la Superioridad por ser el más completo y sin lagunas, pasando a guardarse en el Depósito Hidrográfico, en la Corte.

— Extracto de las observaciones astronómicas hechas en el Real Observatorio de la Isla de León por el teniente de navío don Julián Ortiz-Canelas, encargado de la clase de longitudes terrestres. Diciembre 1798 y años 1799, 1800 y 1801. (*Almanaque Náutico* de 1804.)

— Redacción de una memoria sobre la ocultación de Antares por la Luna, observada el 20 de marzo de 1805.

— Memoria sobre el eclipse de Sol del día 16 de junio de 1806. Observaciones en la Isla de León. (Publicado en 1809, siendo capitán de fragata.)

— Mayores mareas de los años 1806, 1807, 1808 y 1809. (Publicado en 1809, siendo capitán de fragata.)

— «Representación elevada al Congreso Nacional sobre resolución dada en sesión extraordinaria de 5 de noviembre de 1820, relevando al Observatorio del encargo de publicar y vender el Almanaque Civil de la Península, Baleares y Canarias, y concediéndoselo al Observatorio de Madrid». Imprenta Roquero. Cádiz, 1821.

Unas noticias más sobre Juan Martínez de Recalde

Lamento que entraran dos yerros en la primera página de mi presentación de los documentos enviados al rey Felipe II por Juan Martínez de Recalde, un poco antes de su muerte, en 1588 (1). Primero, el colega que graciosamente me mostró el dossier en el Archivo Histórico Nacional era don Fernando Jesús Bouza Álvarez. El profesor Bouza me comentó que los honores de hallar aquellos documentos no tocaban solo a él, porque otro colega suyo, doña María Jesús Álvarez Coca, le había comunicado antes las noticias correspondientes. Me es grato agradecer aquí a estos dos insignes estudiosos de la historia española su generosidad por haberme facilitado la referencia.

Cuando el dossier estaba ya en prensa he topado con dos detalles más sobre la vida de Recalde. Primero, durante su viaje desde Santander hacia los Países Bajos en el año 1575, Recalde fondeó su flota de 48 barcos, llevando soldados españoles a Flandes, por más de una semana en el Solent, delante de Cowes en la isla de Wight, el paraje exacto en que, trece años más tarde, pensó abrigar la Armada hasta que llegaran noticias de Flandes confirmando que el duque de Parma y sus tropas estaban listos para su tránsito hasta Inglaterra. También bajó a tierra durante estos días, quizá a Southampton. Recalde, entonces, conocía bien el lugar del que hablaba (2).

El segundo detalle viene de Amberes, por el final de febrero de 1577, tres meses después del saco de la ciudad por los tercios españoles, dejando casi 8.000 habitantes muertos y más de 1.000 casas (incluso la espléndida Casa Consistorial) quemadas en los Países Bajos, sin embargo, algunos españoles condenaron los excesos de sus compatriotas. Recalde y otros españoles que servían en la Marina Real de Flandes, por ejemplo, ofrecieron pruebas ante los regidores de la ciudad para demostrar su inocencia en los acontecimientos terribles de la «Furia española», y prometieron compensación si alguien podía probar una pérdida por su culpa. Era una acción muy digna del hombre y del cuerpo en que servía (3).

Geoffrey PARKER

(1) PARKER, G.: «El testamento político de Juan Martínez de Recalde», *Revista de Historia Naval*, número 60. 1998, p. 7.

(2) CALVAR GROSS; GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I.; DUEÑAS FONTÁN, M. de, y MÉRIDA VALVERDE, M. del C.: *La Batalla del Mar Océano*, I. Madrid, 1988, pp. 105-6. Antonio de Guaras a Gabriel de Zayas, Southampton, el 24 de noviembre de 1575; y PARKER, G.: «El testamento...», p. 32.

(3) GÉNARD, Pierre: «La furie espagnole. Documents pour servir à l'histoire du sac d'Anvers en 1576». *Annales de l'Académie Royale d'Archéologie de Belgique*, XXXI. 1876, pp. 695-7.

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 Microsoft Word Windows, 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. Si se trata de fotografías, se darán en diapo, positivas y en b. y n. 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

- Evítase 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 alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

LA HISTORIA VIVIDA

Rafael DUARTE
C. E. H. M.

Cuando el dique de La Carraca... (un litigio mal entendido)

Ahora que el centenario del 98 ha vuelto a realzar la figura del almirante Cervera, sacrificado en cumplimiento de su deber en el combate naval de Santiago de Cuba, me voy a permitir revivir un episodio en el que también tuvo participación directa en la época que desempeñó la cartera de Marina (1893), y que afectó muy directamente a los intereses de San Fernando, ciudad a la que por otra parte se sentía muy vinculado y en la que había desempeñado diferentes destinos. Se trata del famoso litigio por la construcción del dique de La Carraca —cuando ya se habían proyectado los de Ferrol y Cartagena—, paralizado de antemano por la necesaria limpieza de los caños.

En septiembre de 1891 había realizado una visita a San Fernando el ministro de Marina, don José María de Beránger, que fue recibido por la corporación municipal bajo mazas, como prueba de afinidad con los intereses navales considerados como propios por la ciudad.

El motivo principal del viaje era la elección del lugar para el nuevo dique proyectado. En el mismo Ayuntamiento Beránger anunció también la voladura de los bajos de la desembocadura de Sancti Petri. Pocos meses después, en el salón de actos del Municipio, se colocaba un retrato de Beránger como expresión de gratitud.

El 22 de julio del año siguiente (1892) se firmaría la concesión oficial del dique, pero tanto esta iniciativa como la de Sancti Petri quedarían aplazadas hasta tanto no se solucionara el problema de la limpieza de los caños, condición indispensable que imponía el nuevo ministro, don Pascual Cervera, con acertada lógica, pues si los barcos no podían entrar o salir de La Carraca, de poco valdría el dique a construir, y todavía más si tampoco podía tener acceso siquiera el material de construcción.

Pero la medida no fue bien acogida por el Ayuntamiento isleño, ni tampoco por la prensa, que se encargó de calentar el tema magnificando la cuestión, en el sentido de que la suspensión del concurso para la construcción del dique «significaba la ruina de toda la población obrera del arsenal». La popularidad de que en la isla gozaba Cervera es evidente que descendió muchos grados, y el Ayuntamiento envió a Madrid una comisión para hablar con el ministro y tratar de que reconsiderara el tema. Cervera los atendió con corrección y aplazó la respuesta, con el envío de un razonado escrito al alcalde de San Fernando, que era don Pedro María González Valdés, exponiendo las razones que tenía para negar el concurso. El escrito rezaba así:

«Excmo. Sr.: Con el más vivo interés he leído y meditado acerca de la exposición que la Comisión presidida por V. E. ha puesto en mis manos el día 13 de los corrientes.

Innecesario es, en verdad, invocar los títulos que los firmantes tienen para dirigirme el escrito que tengo a la vista, porque eso sería desconocer la historia patria en la que está cien veces consignado que esa localidad (San Fernando) ha sido otras tantas el último baluarte de su independencia, sostenido por el heroico valor y abnegación de los hijos de la isla gaditana.

Desgraciadamente el aterramiento de los caños por una parte y por otra las colosales dimensiones de los modernos buques de combate han hecho que los caños y elementos del arsenal sean deficientes para las necesidades de la Marina moderna.

Todos los gobiernos de España, y singularmente todos mis antecesores, se han preocupado hondamente de esta deficiencia y han procurado atajar el mal, a fin de evitar los defectos que quedan señalados. No tengo toda la competencia para juzgar técnicamente los trabajos realizados, pero al ver que ingenieros distinguidos han seguido procedimientos diferentes y aun opuestos entre sí, puedo deducir, a pesar de mi incompetencia, que no siempre han marchado por el camino mejor.

Esta conclusión engendra en mí el recelo de que, tal vez, pudiera no ser bastante eficaz el camino emprendido actualmente, si bien me lisonjeo de que este temor, hijo quizá de mi incompetencia técnica desaparecerá con la elocuente demostración de los hechos, pero en tanto exista yo no puedo desprenderme de él. Comprendo bien que los que tengan fe ciega en la eficacia de los procedimientos actuales empleados en la limpieza de los caños no vacilarán en comprometer la cuantiosa suma necesaria para construir el dique seco, pero como carezco de esa fe en grado tan absoluto, deseo antes la demostración de que mi recelo sea infundado, lo cual espero y ansío que suceda antes de comprometer caudales que resultarían infructuosos, si desgraciadamente se rerealizaran los temores que algunos abrigan.

Tales razones me han indicado a aconsejar a S. M. la Reina (q. D. g.) la suspensión de la obra del dique, no con el propósito de abandonarla, sino con el de que se tenga garantía eficaz de que el dinero que en la construcción del dique se invierta no resulte malgastado.

Prosíganse, pues, con constancia y energía las obras de limpia realizadas, ejecútense todas las demás accesorias, y cuando los hechos demuestren que se alcanzan apetecidos resultados, entonces tendré la mayor satisfacción y cifraré mi mayor gloria en aconsejar a S. M. la ejecución de la obra del dique, tan necesario para la Marina moderna, empresa que en estos momentos conceptúo una temeridad que no me atrevería a afrontar, a pesar de que no se me oculta que este acto entraña, por el momento, gran impopularidad para mí en la región de España que me es más querida, porque a ella me ligan los fortísimos lazos del nacimiento, familia, amigos e intereses.

A vucencia, Sr. Alcalde, confío el encargo de hacer llegar estas manifestaciones al seno de la ilustre Corporación que tan dignamente preside, y a cono-

cimiento de los distinguidos firmantes de la exposición que contesto y de toda esa culta ciudad.

Dios guarde a V. E. muchos años. Madrid, 21 de enero de 1893. Pascual Cervera.»

La ciudad de San Fernando, cuando supo el contenido del escrito al regreso de la comisión, se cubrió de negras colgaduras y varias masas corales recorrieron sus calles aquella noche cantando la intransigencia y poca comprensión del ministro que «no quería atender a las necesidades de la localidad que eran las de la Patria».

¿Fue esta suspensión un capricho injustificado de Cervera? Subió otro ministro, que forzado por la prensa local derogó el decreto de Cervera y se hizo el dique, que costó una millonada. Las colgaduras negras desaparecieron y las calles de San Fernando inmortalizaron los nombres de los nuevos «favorecedores». Llegó el conflicto con los Estados Unidos y... ¡nuestros barcos no pudieron entrar en dique porque no tenían la propiedad de los hidroaviones de entrar por el aire! El estado de suciedad de los caños, que seguían sin limpiarse a fondo, confirmó los vaticinios de Cervera... Y San Fernando tuvo que seguir contemplando su lento retroceso, con un arsenal prácticamente inoperante, amenazado por la más despiadada miseria.

No se entendieron el Ayuntamiento de San Fernando y el almirante Cervera en aquel litigio de la construcción del dique y de la limpieza de los caños, que debió tener un mejor resultado. El marino dimitió de su cargo, entre otras causas por las razones de esa incomprensión. La corporación municipal sanfernandina también dimitiría en pleno ante el gobernador. Entre tanto los arsenales de Ferrol y Cartagena desarrollaban un mayor proceso de construcciones navales, mientras que La Carraca, a pesar de las promesas, seguía siendo la gran olvidada. Solamente se pudo poner en gradas el crucero *Princesa de Asturias*, cuya autobotadura dio tanto que hablar, pero eso ya es otro tema y otra historia... vivida.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL

ÍNDICES DE LOS CINCUENTA
PRIMEROS NÚMEROS



NÚMERO EXTRAORDINARIO

AÑO XIV

1996

Número Extra

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

Ya están a la venta los ÍNDICES de los cincuenta primeros números de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 1 al 50.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- Índice de materias.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de 296 páginas, del mismo formato que la REVISTA, se vende al precio de **1.000 pesetas** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

Se puede adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 59 45
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

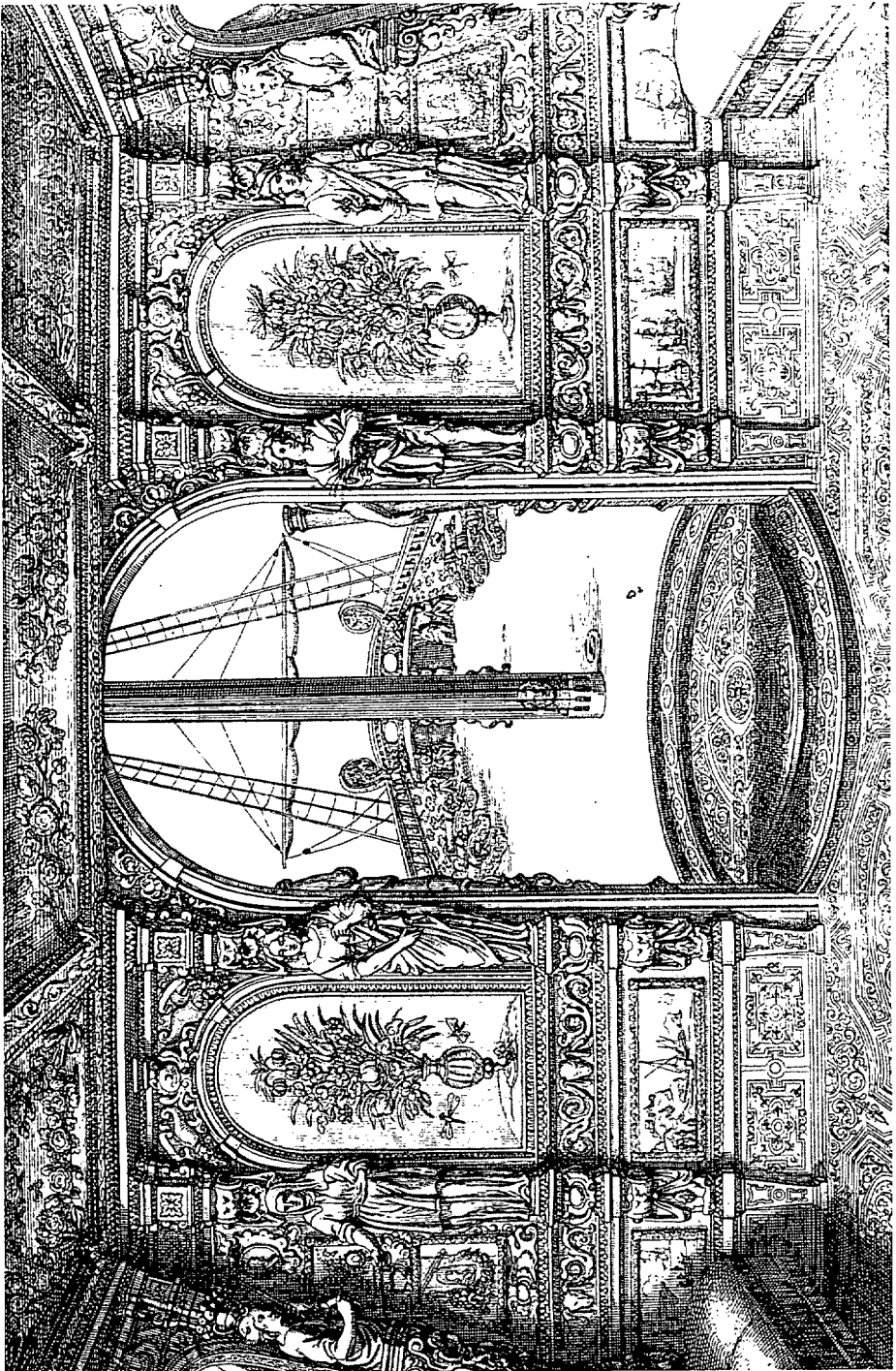
DOCUMENTO

La fragata de recreo *Nuestra Señora de la Concepción*

Don Luis Benavides de Canillo, marqués de Caracena, gobernador general de los Países Bajos españoles de 1659 a 1664, hizo fabricar una fragata de recreo en su palacio de Bruselas para ofrecérsela al rey Felipe IV, y que la familia real la utilizase para el recreo y traslados entre el palacio del Buen Retiro y el santuario de Nuestra Señora de Atocha, gracias a un canal navegable.

La fábrica de la fragata corrió a cargo de don Pedro de Vaus y Frías, proveedor de la Armada Naval de Flandes. El navío, de nombre *Nuestra Señora de la Concepción*, era de respetables dimensiones, pues tenía 55 pies de eslora, 17 de manga y 8,5 de puntal. La decoración era soberbia, muy al gusto de la época, y estaba adornado con espléndidas pinturas de los mejores artistas del momento.

La disposición de la cámara de popa se muestra en este grabado al agua-fuerte delineado por Jaques van Werden y realizado por Lucas Vorstermans. El documento original se conserva en el Museo Naval de Madrid.



LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO (*)

José Antonio OCAMPO

La colección Loraque de soldados de plomo

El jueves día 30 del pasado mes de junio la casa Phillips International Auctioneers & Valuers, de Londres, sacó a subasta pública la colección de soldados de plomo llamada «La historia de España en miniatura», propiedad de don Darío Loraque Pérez.

Aunque esta colección comprende un amplio espacio histórico y la mayor parte de sus 15.000 piezas están dedicadas al Ejército de Tierra, la Marina ocupa un espacio proporcional en el conjunto suficiente para justificar su tratamiento en esta Sección de la REVISTA.

La colección está clasificada según los distintos periodos de nuestra Historia. En ella se pueden encontrar gran variedad de modelos, escalas y materiales, debidos en su mayor parte a artesanos españoles. De ahí que la colección refleje aspectos muy diversos y variados del acontecer histórico español. En la colección existe, también, una sección internacional dedicada a los ejércitos amigos y enemigos de los españoles. Veamos el catálogo.

Como hemos dicho, la colección está clasificada por periodos históricos, aquellos que dejaron huella indeleble y conformaron el carácter de la España contemporánea, así:

- La España antigua.
- La España medieval.
- La España imperial (1475-1699).
- La España borbónica (1700-1789).
- La España napoleónica (1790-1829).
- La España de las guerras carlistas (1830-1884).
- La España de principios del siglo XX (1885-1935).
- La guerra civil española (1936-1939).
- La España contemporánea.

La primera parte del catálogo comienza con una galería de personajes históricos: reyes de España con sus ministros y generales, todos de 54 mm de alto. Las siguientes secciones contienen dioramas de hechos históricos, como la travesía de Aníbal por los Alpes durante el periodo cartaginés y la retirada

(*) Notas tomadas del catálogo «Toy Soldiers, Figures and Models», correspondiente a la subasta del 30 de junio de 1998, de Phillips International Auctioneers & Valuers, de Londres.

de Napoleón de Moscú, acontecimiento crucial para la liberación de España de la dominación francesa.

Los soldados de plomo y los modelos se muestran componiendo unidades del Ejército español a través de la Historia. Están presentes soldados celtas, romanos, árabes, cristianos, conquistadores, de los Tercios imperiales de Carlos V, coloniales marroquíes... También podemos ver soldados de los siglos XVII, XVIII y XIX, y una réplica de los dos bandos de la guerra civil. Todos ellos reproducidos a distintas escalas, desde 45 mm a 20 mm, con un detalle y un primor asombrosos. Se encuentran aquí, también, piezas construidas con otros materiales: papel, hojalata, madera, plástico y cerámica.

En cuanto a los uniformes, en la colección podemos encontrar gran variedad en lo que a los ejércitos españoles se refiere, especialmente de los siglos XIX y XX, entre los que se encuentran los del periodo napoleónico, los carlistas, los de las tropas de Cuba, de la Legión y de las brigadas internacionales, todos de 54 mm de tamaño.

Finalmente hay una sección dedicada a modelos pertenecientes a algunos de los aliados y enemigos circunstanciales de España (Francia, Alemania, Gran Bretaña...).

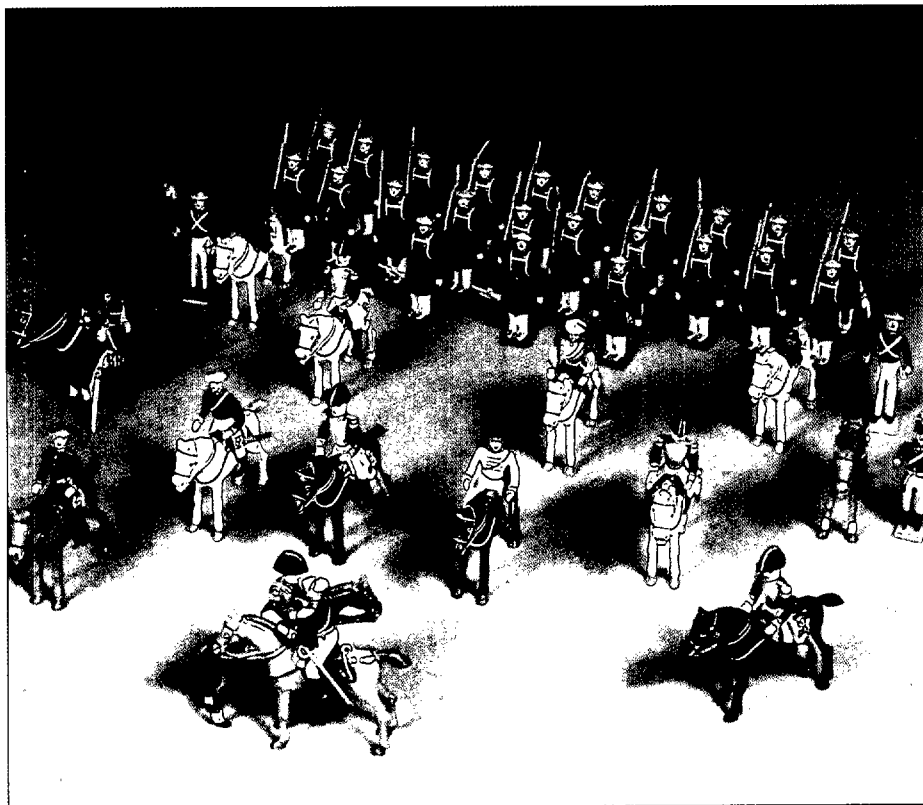
Entre los modelistas artífices de esta colección están los importantes artesanos europeos Britains, Lineol y Roger Berdon y los españoles Ramón Labayen, Julio Castresana, José Almirall, Ángel Plasencia, Ángel Alymer, José Capell, Ramón Casadevall, Vicente Juliá y otros.

La colección, tal y como quedó cuando su propietario la consideró acabada, estaba perfectamente equilibrada respecto a los principales fabricantes españoles de la posguerra (1950-1975), de las escalas y de la variedad de modelos incluidos. Veámosla:

- Modelos de 54 mm, principalmente de Labayen y Juliá.
- Modelos de 54 mm, modelos de estilo y figuras especiales de Almirall.
- Modelos de 45 mm, de Castresana, Capell, Sáez de Alcocer y Castellón.
- Modelos de 30 mm, de Labayen.
- Modelos de 30 mm tumbados, de varios fabricantes.
- Modelos HO de 20 mm, de Alymer, y sus dioramas hechos por Juliá.
- Modelos de 80 mm en madera, de Fernández.
- Soldados de 35 mm en papel.

Todos ellos comprenden las tres cuartas partes de la colección, y muchas de las piezas más sobresalientes fueron compradas por Loraque al general Aizpuru, especialmente las series más bellas de conjuntos históricos de soldados españoles en 45 mm de Castresana.

Loraque se concentró en completarla con determinados uniformes y unidades de especial interés, de tal forma que su colección de tropas de la guerra civil resulta inigualable. Cabe destacar, por impresionante, el diorama que representa el funeral por José Antonio Primo de Rivera, un suceso importante de la reciente historia de España que Vicente Juliá elaboró con 164 figuras a escala de 45 mm. Se lo regaló a Loraque en 1980.



De la representación marinera de la colección, cabe destacar:

- Un modelo de cañón naval del siglo XVIII, hecho de metal y madera, con todos sus aparejos y portas, de 50 cm de largo por 26 de ancho, aproximadamente.
- Algunos tipos variados de la Armada española y del Ejército del Aire, realizados por Juliá a un tamaño de 54 mm (1980).
- Marineros en traje de verano y de invierno, con sus oficiales y banderas, y un marinero con el fusil al hombro, realizado por Almirall a 54 mm de tamaño (1966).
- Infantes de Marina con uniforme azul, su oficial y sus banderas, y un hombre con un rifle al hombro, hecho por Almirall a 54 mm (1966).
- Infantes de Marina con uniforme azul y con uniforme blanco, de Alymer, HO 20 mm (1966).
- Marineros alemanes con siete oficiales y dos banderas, desfilando al «paso de la oca» en 1939, realizado por Casadevall a 62 mm (1972).
- La flota británica de maniobras; buques metálicos, fundidos, tridimen-

sionales: dos lanchas torpederas de 6 cm, un destructor de 8 cm, dos cruceros acorazados de 10 cm, dos acorazados de 13 cm (1989).

y otros principalmente británicos.

La colección permanece prácticamente perfecta tal y como llegó de los moldes y los cepillos de sus fabricantes. El efecto total es incomparable: un excelente trabajo español, realizado con la inclusión de modelistas y modelos del resto del mundo combinados para formar un conjunto único.

Para conocimiento de nuestros lectores, daremos siquiera un apunte acerca de este coleccionista tan tenaz.

Darío Loraque Pérez, ingeniero agrónomo, nació en Madrid en 1916. Se dice que ya a los seis años tenía una colección de 1.000 soldados de plomo. La colección que ahora se subasta, el gran proyecto de su vida, arranca de los tiempos de la posguerra civil, que le sensibilizará para plasmar la Historia de España, de sus aliados y enemigos a través de los siglos en una colección de soldados de plomo. A lo largo de su trayectoria como coleccionista trabajó amistad con fabricantes españoles sobresalientes, especialmente con Ramón Labayen, José Almirall y Vicente Juliá, de cuyas manos salieron gran cantidad de estos modelos.

Loraque fue un coleccionista puro y coleccionó los mejores trabajos disponibles, especialmente a través de los buenos oficios de Chauve y de la tienda de Vicente Juliá en Madrid. No solía efectuar canjes de piezas; siempre contaba con especialistas para que ejecutaran sus ideas y colocaran las piezas, meticulosamente terminadas, en su sala de exposición.

Para más información dirigirse a:

Phillips, España.

Carmen Alvargonzález Figaredo.

Alvargonzález, S. A.

Paseo de Recoletos, 27. 28004 Madrid.

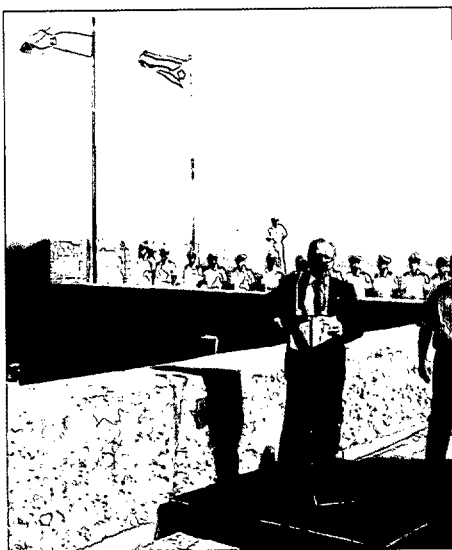
Tel.: (00) 91 34 1 319 5912. Fax: (00) 91 34 1 310 4763.

NOTICIAS GENERALES

Acto de homenaje en Santiago de Cuba a los marinos de la escuadra del almirante Cervera

El pasado día 3 de julio y en el castillo de El Morro de Santiago de Cuba, frente a la bahía en la que salieron hace cien años los barcos de la escuadra del almirante Cervera a mantener desigual combate con la poderosa flota norteamericana en un sacrificio impuesto, se celebró un acto de homenaje, organizado por las Fuerzas Armadas Revolucionarias (FAR) cubanas, recordatorio de los marinos españoles caídos en el cumplimiento del deber.

El acto fue presidido por el comandante de la Revolución, Juan Almeida Bosque; vicepresidente del Consejo de Ministros, José Ramón Fernández; vicealmirante Betancourt, jefe de la Marina cubana; general de división Ramón Espinosa Martín, jefe del Ejército Oriental; embajador de España en Cuba, Eduardo Junco Bonet, y otras autoridades civiles y militares. Por deferencia especial de las FAR se encontraban también invitados tres descendientes directos del almirante Cervera, entre ellos el coronel auditor, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, José Cervera Pery. También asistieron descendientes de los líderes cubanos Antonio Maceo y Calixto García.



Homenaje en El Morro a los marinos de la escuadra de Cervera (Santiago, 3 de julio de 1998)

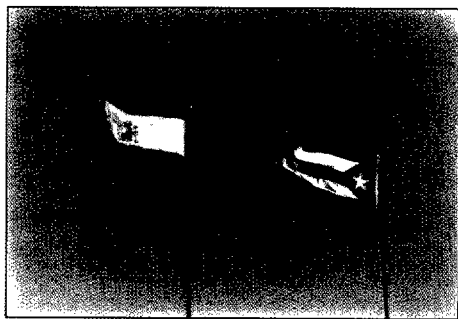
La ceremonia, que resultó muy emotiva en todos sus aspectos, contó también con la presencia de numerosos oficiales y guardiamarinas de la Armada, en correcta formación, y de los agregados militares acreditados en la República de Cuba, así como formación de tropas con bandera y música.

Al tiempo que se escuchaba una descripción de la batalla, seis helicópteros de las FAR sobrevolaron la entrada de la bahía santiaguera y, en acción sincronizada, con la mención de los nombres de los navíos españoles, dejaron caer al mar ofrendas florales en un sentido homenaje a las dotaciones de los cruceros *Infanta María Teresa*, *Almirante Oquendo*, *Vizcaya*, *Cristóbal Colón*, y destructores *Plutón* y *Furor*, protagonistas de aquel heroico gesto.

Un toque de silencio y las notas de los himnos nacionales de España y Cuba, acompañados de veintiuna salvas de artillería, dieron paso a las palabras del coronel Cervera Pery quien, en nombre y representación de la familia,

expresó su gratitud por este gesto honroso y entrañable de Cuba y la oportunidad de compartir afectos y afinidades, resaltando la sinceridad y nobleza del empeño. Calificó al almirante Cervera como un hombre disciplinado y cumplidor del deber que dejó el honor a flote, aunque sucumbieran los navíos que mandaba, expresando también su admiración por el profundo respeto con que Cuba trató a sus adversarios, y el hecho de que soldados españoles se hermanaran en una misma sepultura junto a mambises cubanos. «Pese a quien pese —concluyó—, era mucho más lo que nos unía que lo que nos separaba, y la familia Cervera llevará siempre a Cuba en su corazón».

El discurso de clausura del acto fue pronunciado por el presidente de la Unión Nacional de Historiadores de Cuba e historiador oficial de la ciudad de La Habana, doctor Eusebio Leal Spengler, quien calificó el encuentro cien años más tarde como una posición ante la historia, un sentimiento del pueblo cubano y su comprensión sobre la verdadera naturaleza de los



Las banderas española y cubana ondean juntas cien años después (Santiago, 3 de julio de 1998)

hechos, elogiando el sentido del valor y del deber de los marinos españoles que los llevaron al sacrificio, concluyendo su extraordinario discurso con la afirmación de que «nosotros continuaremos la batalla que ellos perdieron y sentiremos su aliento en este legado glorioso, para proseguirla y vencerla preferiblemente en el campo de la paz».

Terminada la ceremonia con el intercambio de abrazos entre los descendientes del almirante Cervera y los de Antonio Maceo y Calixto García presentes en el acto, el embajador de España en Cuba, Eduardo Junco, se dirigió hacia el cementerio de Santa Ifigenia donde, acompañado por el doctor Luis Estruch, presidente del gobierno provincial, junto a otras autoridades, depositó una ofrenda floral en el mausoleo donde reposan los restos del héroe nacional José Martí, y otra en el panteón, formado por tres tumbas, que contiene los restos de 481 militares españoles, entre ellos 45 jefes y oficiales.

El Museo Marítimo de Asturias da el nombre de una sala a don José María Martínez-Hidalgo

El día 6 de junio, el Museo Marítimo de Asturias, en Luanco, rindió un emotivo homenaje a don José María Martínez-Hidalgo y Terán, dando su nombre a una de las salas.

El acto estuvo presidido por el alcalde de Gozón y presidente del Patronato del Museo, don Francisco Rocés, quien dio cuenta del acuerdo unánime de dicho órgano, tomado en su día a propuesta del director del Museo, en recono-

cimiento de los extraordinarios méritos que concurren en la persona del señor Martínez-Hidalgo.

Acto seguido intervino el director del Museo, don José Ramón García López, que hizo una encendida y emotiva glosa de la persona y la obra de don José María Martínez-Hidalgo, poniendo énfasis en su triple condición: de museólogo (25 años director del Museo Marítimo de Barcelona), de marino (capitán de fragata, capitán de la Marina Mercante y capitán de yate) y de investigador brillantísimo de la historia y cultura naval.



El Museo Marítimo de Asturias

A continuación, el señor Martínez-

Hidalgo descubrió la placa que da su nombre a la Sala V, en medio de una larga y calurosa ovación del numeroso público asistente. Mostró su agradecimiento al Museo y a los asistentes, y con su habitual simpatía y facilidad de expresión, impartió una amena lección sobre la importancia de la actividad marítima en el progreso económico y cultural de los pueblos, el déficit que esto tuvo en determinadas fases de la historia de España —y los males que de ello se siguieron— y el papel que los museos marítimos desempeñan como impulsores y activadores de la conciencia marítima.

Asistieron al acto el almirante-director del Museo Naval, don José Ignacio González-Aller; el director general de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, don Emilio Martín Bauzá; el director del Museo Marítimo del Cantábrico, don José Luis Casado Soto; el presidente de la Fundación Alvargonzález, don Juan Alvargonzález González; el comandante militar de Marina de Gijón, don José María Samaniego; los capitanes marítimos de Gijón, Luanco y Avilés; el director de Recursos Humanos de «Aceralia», don Ramón García Cuervo; el director del Centro de Seguridad Marítima de Veranes; el presidente de la Asociación de Amigos del Museo y otras personalidades vinculadas a la mar y a la cultura, junto con un numeroso público.

Nuevos fondos en el Museo Naval. Madrid

Íñigo de Arteaga, duque del Infantado, almirante de Aragón, en representación de la Casa Ducal del Infantado, ha depositado en el Museo Naval una magnífica colección de 49 piezas de artillería, armas largas y cortas de fuego y blancas de los siglos xv al xix. Este depósito, que procede del castillo de Viñuelas, es parte de la colección de armas de los duques del Infantado y en su día fue una de las más importantes de España. En la actualidad se procede a su restauración y limpieza en los talleres de este Museo para exhibirlas próximamente.

El Museo Naval candidato al premio europeo «Museo del Año» 1998

El Fórum de Museos Europeos ha designado al Museo Naval de Madrid candidato al premio «Museo del Año» de este año 1998, premio avalado por el Consejo de Europa que se viene otorgando desde 1977 a una ya larga serie de museos ejemplares, algunos de ellos familiares, que reúnen determinados requisitos de actualidad, de gestión, contenido, personal especializado, instalaciones..., a juicio de un comité integrado por dieciséis vocales relacionados con la museística europea. Se reconoce así el esfuerzo continuado realizado por su personal en los últimos años para presentar al público lo mejor de sus fondos, y ofrecer a los estudiosos de lo naval una excelente colección de catálogos y unos medios de investigación acordes con las últimas técnicas. La dedicación total, la identificación plena con el Museo y una gestión acertada de su director, José Ignacio González-Aller Hierro, empiezan a dar sus frutos.

XXIV Congreso de Historia Militar. Lisboa

Como anunciamos en el número 55 de esta REVISTA, entre los días 24 y 29 del pasado mes de agosto se celebró en Lisboa el XXIV Congreso Internacional de Historia Militar, organizado por la Comisión portuguesa de Historia Militar, bajo el tema central «La guerra y el encuentro de civilizaciones a partir del siglo XVI». Las sesiones tuvieron lugar en el Palacio de la Independencia, en Lisboa, y ya a partir del día 24 se celebraron diariamente sesiones de trabajo.

Presentaron comunicaciones, entre otros, los españoles Andrés Mas Chao, los capitanes de navío Fernando González de Canales y José María Blanco Núñez y el comandante de Infantería de Marina Hugo O'Donnell, conde de Lucena.

Los acompañantes siguieron su propio plan, que consistió, aparte de las actividades comunes a los congresistas, en visitas, recepciones y paseos: visita a Sintra, a Lisboa das Descobertas, a Évora, a Lisboa antigua, a la Expo 98...; recepción por la Comisión de Historia Militar, por el ministro de Defensa, paseo por el río Tajo, y otros.

Para más información dirigirse a:

Comisión portuguesa de Historia Militar.
Palacio de la Independencia.
Largo de S. Domingos, 11.
1150 Lisboa.
Portugal.

Exposición sobre la guerra hispanonorteamericana de 1898. Hampton Roads, Virginia, Norteamérica.

El Museo Naval de Hampton Roads, en el estado de Virginia, celebra el centenario de la guerra hispanonorteamericana con la exposición «Cuba

Libre: la guerra hispanonorteamericana en el Caribe». En ella se muestran aspectos de esta guerra de 1898 desde el punto de vista de la Marina norteamericana. Allí se muestran obras de arte, fotografías, objetos diversos y modelos de buques. Es la mayor exposición temporal acometida por este museo desde su traslado a Nauticus en 1994.

En la exposición, que cuenta con unas 50 piezas de variada temática, el U. S. *Maine* está representado por un modelo, por una bella pintura al óleo del marinista Alexander C. Steward y por el pabellón, recuperado en su día por un buceador asignado a la comisión investigadora de la explosión. Es la primera vez que se expone.

Estas tres piezas-recordatorio del ya famoso buque están unidas en la exposición por medio de pequeños objetos conmemorativos, como una cuchara, un plato, dos platillos de postre, que indican el acusado sentimiento público que despertó la histórica explosión.

El recorrido pasa por el corresponsal y dibujante Henry Renterdahl, con dibujos de los primeros días de la guerra. Las ilustraciones de este reportero para el *Collier's Magazine* mostradas en esta sección, son retratos dinámicos y representativos, tomados por el ojo de un testigo de la Historia.

La pieza sobresaliente de la siguiente sección, dedicada a la batalla de Santiago, es un torpedo español de 4,575 metros procedente del crucero *Vizcaya*. Este torpedo introduce al visitante no solamente en el combate, sino que es muestra de una relativamente nueva tecnología utilizada por ambas flotas. Fotografías de los buques en llamas y retratos de los mandos navales norteamericanos (comodoro Schley, contralmirante Sampson) y de marineros con uniforme de la época tapizan las paredes.

La exposición se abrió el 11 del pasado mes de mayo y estará abierta hasta el 15 del próximo mes de noviembre. La admisión es libre.

Para más información dirigirse a:

Museo Naval de Hampton Roads, Virginia, Estados Unidos.
Tel.: (757) 322 2987.

Curso de doctorado sobre el 98. Madrid

Patrocinado por el Ministerio de Defensa, entre los días 4 de marzo y 27 de mayo del año en curso, el Departamento de Historia Contemporánea de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Autónoma de Madrid organizó un curso de doctorado sobre el tema central «La Defensa Nacional, el Ejército y la Marina en el 98». Destacamos las siguientes intervenciones:

11 de marzo: «Críticas de las campañas navales de las guerras de Cuba», por el capitán de navío José M. Blanco Núñez.

1 de abril: «Los retos sanitarios de la crisis del 98», por el teniente coronel médico Manuel Gracia Rivas.

27 de mayo: «Las consecuencias del independentismo cubano: su repercusión en la Armada», por José Ramón Cervera Pery, director de nuestra REVISTA. Para más información dirigirse a:

Ciudad Universitaria de Cantoblanco.
Facultad de Filosofía y Letras, Departamento de Historia Contemporánea.
28049 Madrid. Tel.: 91 397 50 00.

Reflexiones en torno a la España de 1898

Durante los días 10, 11 y 12 de agosto pasado tuvieron lugar en el palacio de la Granda, en el término de Avilés, las jornadas correspondientes al ciclo de conferencias que bajo el título «Reflexiones en torno a la España del 98» fue organizado por la Escuela Asturiana de Estudios Hispánicos, con la colaboración de la Universidad de Oviedo y otras importantes instituciones.

Los llamados cursos de la Granda, que se realizan anualmente, se conciben con una triple proyección: como lugar de encuentro de intelectuales y estudiosos que, fundamentalmente procedentes de América, Europa y España, debaten temas de palpitante actualidad para la cultura hispánica en todas las ricas posibilidades de ésta; como punto de convergencia de preocupaciones asturianas con otras más generales españolas e hispánicas, y finalmente como centro de recopilación y difusión de diversos materiales de edición relacionados con su ámbito específico.

En el curso de referencia las ponencias estuvieron a cargo del profesor Demetrio Ramos, de la Real Academia de la Historia; profesor Miguel Aubert, de la Universidad de París; general Miguel Alonso Baquer, del Instituto de Estudios Estratégicos; profesor Antonio Lago Carballo; profesor Joaquín Verísimo, de la Academia de la Historia portuguesa; profesor Víctor García de la Concha, de la Real Academia Española; los historiadores Manuel Fernández Santalices y José Ignacio Gracia Noriega, y el general auditor José Cervera Pery, director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

El curso fue dirigido por el catedrático de la Universidad Autónoma de Madrid, Emilio de Diego, y clausurado por el profesor Juan Valverde Fuentes.

CONVOCATORIAS

«Cuba en el 98. Las últimas campañas». Cádiz

Organizado conjuntamente por el Aula Militar de Cultura de Cádiz y la Universidad de esta ciudad, durante los días del 16 al 19 del próximo mes de noviembre, se celebrará el XXXVI Curso, cuyo tema central es «Cuba en el 98. Las últimas campañas». En este curso, presidido por el general jefe de la Zona Militar Sur, Agustín Muñoz-Grandes Galilea, dirigido por el coronel director de la Sección de Costa de la Academia de Artillería y coordinado

por el general jefe del Centro Regional de Historia y Cultura Militar de la Región Militar Sur y vicepresidente del Aula, Ignacio Marín Marina, se desarrollarán las ponencias presentadas, agrupadas en tres partes: la primera dedicada a la *Sociedad*, la segunda al *Ejército*, y la tercera a la *Armada*. Consecuentes con los objetivos de esta sección de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, detallamos las ponencias de esta tercera parte: la *Armada*.

- «La política colonial cubana desde la Restauración (1875-1898)», por Joaquín Piñeiro Blanca, profesor asociado de Historia Contemporánea de la Universidad de Cádiz.
- «La construcción naval militar y el 98», por Jesús Romero González, profesor asociado de Historia Contemporánea de la Universidad de Cádiz.
- «La guerra de Cuba en la geopolítica de su tiempo», por Julio Pérez Serrano, profesor titular de Historia Contemporánea de la Universidad de Cádiz.
- «La Real Armada española en las Antillas (1895-1898)», por el almirante Carlos Vila Miranda.

La conferencia inaugural, «Previsiones del almirante Cervera en su estrategia atlántica», corrió a cargo de don Demetrio Ramos Pérez, de la Real Academia de la Historia.

El plazo para remitir las comunicaciones se cerró el 20 del pasado mes de septiembre, antes de que este número de la REVISTA viera la luz, razón por la cual no abundaremos en estos detalles. Lo que sí anunciamos a nuestros lectores es que se publicarán las Actas del curso por el Aula Militar de Cultura.

Para más información dirigirse a:

Sc. de Costa de la Academia de Artillería.
Aula Militar de Cultura de Cádiz. XXXVI Curso.
Campo de las Balas, s/n. 11071 Cádiz.
Tel.: 956 21 280/02 - Ext.: 26.

La cultura española. De Cervantes a Velázquez

El día 19 del próximo mes de noviembre se inaugurará en la Nieuwe Keerk de Amsterdam una exposición sobre *La cultura española. De Cervantes a Velázquez*, con motivo del 350.º aniversario de la independencia de las Provincias Unidas.

La idea fue promovida por la Embajada española en La Haya, para dar a conocer la cultura española (1598-1648) en tiempos de la guerra y fortalecer los lazos de amistad entre ambos países. El Ministerio de Cultura se ha encargado de llevar a cabo la materialización de este proyecto, del que son comisarios Carlos Martínez Shaw y Marina Alfonso Mola.

Interpretamos que el centro de interés para los lectores de nuestra REVISTA se encuentra en la sala 7, dedicada a la náutica de la época. Allí se exponen 21 objetos científicos: esferas, brújulas, mapas, astrolabios, libros..., de los que entresacamos los que siguen sólo a título indicativo: dos cuadrantes solares díticos de faltriquera; un cuadrante-ballestilla, modelo John Davis; un cuadrante-náutico, modelo Crossbow, todos del siglo XVII, procedentes de los fondos del Museo Naval de Madrid.

Señalamos, además, un astrolabio de Claudio Ricardo y Juan de Rojas, de 1630, propiedad del Colegio Imperial del Museo Ciencia y Tecnología, Madrid; el Atlas Náutico de Vicente Prunes (Mallorca, 1600), la carta náutica del mar Egeo (Mesina, 1615) y el Atlas Náutico (Marsella, 1658) de Francisco Oliva, los tres del Museo Marítimo de Barcelona, y los libros *Ephemerides generales de los movimientos de los cielos*, de Francisco Suárez Argüello (1608); *Regimiento de Navegación*, de Andrés García de Céspedes (1606); *Arte de fabricar y aparejar naos*, de Tomé Cano (1611), y *Descubrimiento del estrecho nuevo de San Vicente y reconocimiento del de Magallanes*, de Bartolomé y Gonzalo García Nodal (1621), de la Biblioteca Nacional, Madrid.

La exposición permanecerá abierta al público hasta el 7 de marzo del próximo año de 1999.

RECENSIONES

CISNEROS, M., PALACIO, R. y CASTANEDO, Juan M.: *El astillero de Colindres (Cantabria), en la época de los Austrias menores. Arqueología y Construcción Naval*. Universidad de Cantabria. Ayuntamiento de Colindres. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria, 1997 (17 x 24 cm). 208 páginas.

Esta excelente investigación es el resultado de un convenio firmado en 1993 entre la Universidad de Cantabria y el Ayuntamiento de Colindres, con el fin de realizar el Proyecto de Investigación «El Astillero de Colindres: recuperación arqueológica y documental de una actividad». El proyecto, al irse realizando, se convirtió en la reconstrucción integral de las actividades humanas relacionadas con el mar en aquel lugar, lo que se llama Arqueología del Mar. Según dicen los autores en la Introducción, «La Arqueología del mar atiende aspectos tan variados como los asentamientos humanos, las rutas comerciales, las estructuras portuarias y su incidencia en el urbanismo, las actividades pesqueras, los faros y comunicación marítima, las defensas costeras, los astilleros y sus industrias auxiliares, etc.».

La metodología del proyecto fue la siguiente: 1. Recogida de bibliografía contemporánea sobre Colindres. 2. Recogida de cartografía de la época. 3. Recogida de información sobre Colindres y su astillero. 4. Estudio de toponimia y encuesta etnográfica (con una interesante investigación de historia oral). 5. Prospección arqueológica del término municipal de Colindres. 6. Excavación arqueológica en el paraje de La Quinta, ya que en dicho lugar confluían una serie de informaciones que hacían pensar que en él se ubicó el Astillero.

El Índice es el siguiente: Presentación. Prólogo. Introducción. Capítulo I: La bahía de Santoña. Marcos geográfico e histórico. Capítulo II: La actividad constructora naval del Astillero. Capítulo III: La recuperación arqueológica del astillero de Colindres. Capítulo IV: El sistema defensivo. Capítulo V: Consideraciones finales. Anexos. Bibliografía y fuentes documentales. Índices onomástico y toponímico.

En el Anexo II figura la relación de los galeones construidos en el Astillero que sirvieron en la Armada del Már Océano; entre ellos está el famoso de 1.550 t *Nuestra Señora de la Concepción y de las Ánimas*.

Antonio de la VEGA

CERVERA PERY, J.: *La guerra naval del 98. A mal planteamiento, peores consecuencias*. Ed. San Martín, 1988. 288 páginas.

En primer lugar, por si nuestros lectores no lo conocen, informaré que nuestro director ha ascendido al empleo honorífico de general auditor, por lo

que desde estas líneas nos unimos a las múltiples felicitaciones que, sin duda, habrá recibido.

En el centenario del Desastre son numerosas las obras que poco a poco van incrementando los conocimientos que tenemos sobre la guerra con los Estados Unidos de América en sus múltiples aspectos; creo que se ha avanzado mucho, tanto en el conjunto de la guerra como en algunos temas parciales de la misma: política exterior, guerra en tierra, factores económicos, etcétera. Pero no suficientemente en el aspecto militar naval, por lo menos en los textos que conozco; bienvenido por tanto este nuevo texto.

Se trata de un estudio global de la guerra dividido, se puede afirmar —aunque con otros títulos en los capítulos como se verá—, en los clásicos: antecedentes, hechos, consecuencias. Cervera Pery carga la mano en las responsabilidades políticas, sobre todo por abandono de la Marina durante largos años, una línea sostenida por numerosos autores. Es un texto en el que paso a paso se conoce la evolución de la Armada en el contexto nacional y también en el internacional, en lo relativo a nuestras colonias y a las apertencias norteamericanas. Están reproducidos numerosos textos oficiales, tales como telegramas, partes de campaña, etcétera, etcétera.

El Índice es el siguiente: Capítulo I: La guerra en sus antecedentes. Capítulo II: El escenario bélico de Cuba y Filipinas. Capítulo III: La guerra en sus protagonistas. Capítulo IV: La guerra en su desarrollo. Capítulo V: La guerra en su desenlace. Notas. Apéndices. Fuentes y Bibliografía.

En los Apéndices figuran las características de los buques que intervinieron en los combates de Cavite y Santiago, los poderes ofensivos y defensivos de los buques españoles y americanos, y el estado comparativo de las dos Armadas.

Antonio de la VEGA

ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: *La construcción naval en Guipúzkoa. Siglo XVIII*. Diputación foral de Guipúzkoa, 1997. 542 páginas.

Este excelente libro es una síntesis de la tesis doctoral de Lourdes Odriozola y relata las diferentes vicisitudes de la construcción naval en la provincia de Guipúzcoa a lo largo del siglo XVIII, siglo borbónico por excelencia. Los borbones pretendieron recuperar la potencia naval de España, crearon nuevos arsenales, pero no por ello desapareció la construcción naval en otros lugares tradicionales.

Hay una historia económica, técnica, política, jurídica, etcétera, y todas ellas tratadas con rigor científico, profunda dedicación, exposición medida de palabras precisas y sistemática adecuada. Una investigación excepcional. Al igual que en tiempos recientes se puede hablar de una escuela sevillana formada por investigadores trabajando alrededor del Archivo de Indias, ya se puede hablar de una escuela de investigadores navales vascos o quizá guipuzcoanos; son muchas las aportaciones recientes.

De la minuciosidad del trabajo de Lourdes Odriozola quizá baste una síntesis extensa del Índice. Prólogo de Joseba Goñi. Introducción. Capítulo I: El entorno histórico del siglo XVIII (políticas económica y naval). Capítulo II: Los centros de producción (localización de los astilleros guipuzcoanos reales, municipales, privados —instalaciones, características—, Fuenterrabía, Pasajes, Cuenca del Orio, Zarauz, Zumaya, Deva, Motrico). Capítulo III: La construcción naval (tipologías navales fabricadas en Guipúzcoa; sistemas constructivos del siglo —Gaztañeta, Jorge Juan, Gautier—). Capítulo IV: La producción (resultados globales, evolución en los diferentes astilleros, clientes, costes de navíos, contratos, asientos). Capítulo V: Mano de obra y aspectos organizativos (Maestranza; carpinteros, calafates, salarios y movilidad laboral). Capítulo VI: Pertrechos e industrias relacionadas con la construcción naval (maderas, reglamentos, procedencia, el hierro, clavazón, armas). Capítulo VII: Conclusiones. Apéndices: Glosario de términos navales, gráficos y documentos (veinte documentos de gran interés). Fuentes. Bibliografía.

La magnitud del esfuerzo de Lourdes Odriozola queda patente en la lista de los archivos consultados: Archivos Municipales de Irún, Fuenterrabía, Rentería, Lezo, Pasaje de San Juan, Orio, Hernani, Zumaya, Cestona, Deva y Motrico. Otros archivos: Protocolos Notariales de Guipúzcoa (Oñate), General de Guipúzcoa (Tolosa), Histórico Provincial de Vizcaya (Bilbao), General de Marina (El Viso del Marqués), Museo Naval (Madrid), General de Simancas (Valladolid), General de Indias (Sevilla), Histórico Nacional (Madrid), Británico (Londres) y Sociedad de Oceanografía de San Sebastián.

Antonio de la VEGA

ESCUADRA SÁNCHEZ, A.: *Bajo las banderas de la Kriegsmarine. Marineros españoles en la Armada alemana (1942-43)*. Fundación Don Rodrigo, 1998. 320 páginas.

El historiador Alfonso Escuadra está especializado en temas de la Segunda Guerra Mundial y es autor, entre otros libros, de *Blitzkrieg en Polonia* (1981) y *A la sombra de la roca. La Segunda Guerra Mundial desde el Campo de Gibraltar* (1997).

Se relatan en esta importante investigación la participación de oficiales y suboficiales españoles en la Segunda Guerra Mundial, embarcados en buques de la Marina alemana de todo tipo: acorazados, lanchas torpederas, submarinos y dragaminas. Al explicar las peripecias de este personal también se trata, naturalmente, de las misiones de guerra en que participaron y la organización de la Marina alemana en aquellos periodos tan críticos de la misma.

Los diferentes grupos de españoles que participaron en las diferentes comisiones tenían la misión de aprender la realidad de la guerra naval, efectuando prácticas en los buques alemanes, que de acuerdo con los proyectos del momento quizá se construyesen en España, cumpliendo el conocido como Primer Plan de Construcciones Navales del Movimiento o Programa Naval del Movimiento.

Al gran interés del texto, en el que aparecen numerosos jefes, oficiales y suboficiales que hemos conocido a lo largo de nuestra vida profesional, se une la parte gráfica, que es muy importante, con reproducciones de documentos, fotografías de acciones de guerra, buques, uniformes, etcétera. Asimismo hay fotografías de los almirantes y oficiales alemanes bajo los que sirvieron nuestros hombres en prácticas.

El número total de marinos españoles que participaron en las diversas comisiones es el siguiente: Cuerpo General, cinco jefes y nueve oficiales; Cuerpo de Máquinas (debía decir Maquinistas), cuatro oficiales y dieciocho suboficiales, mecánicos y torpedistas. Se ha trabajado en los siguientes archivos: Central del Cuartel General de la Armada, Bundesarchiv Koblenz y Bundesarchiv Militararchiv Freiburg in Briesgau. Se han mantenido entrevistas personales con varios de los participantes y se ha dispuesto de diversos archivos particulares en posesión de las familias afectadas.

El Índice es el siguiente: Prólogo del capitán de navío don Ángel Liberal Fernández. Presentación: En pos del mito. I Parte: Introducción (1919-1942). II Parte: (Octubre 1942-marzo 1943.) La comisión Fernández Martín... Primeras operaciones con las *raumboote* alemanas... Con los lobos grises. III Parte: (Abril-junio 1943.) La comisión Fernández de la Puente... Bautismo de fuego con los dragaminas alemanes... En los acorazados y cruceros del almirante Thiele... Maniobras con el *Emdem*... En el *Admiral Scheer*. IV Parte: (Junio-agosto 1943.) Lanchas alemanas para la Armada española. La comisión Urzaiz... Primera entrega en Burdeos... Segunda entrega. Epílogo. Apéndices: I. Condecoraciones. II. Uniformes. III. Divisas de grado y equivalencias. IV. Lista de jefes, oficiales y suboficiales españoles de las comisiones españolas en la Kriegsmarine. Agradecimientos. Sobre las fuentes. Bibliografía.

Antonio de la VEGA

