

español

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XVIII

2000

Núm. 71

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: Fernando Riaño Lozano, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Rafael Estrada Jiménez, coronel de Intendencia.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas.

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; 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, Isabel Suárez Zaccagnini.

Administración: José Luis Fernández Puertas, comandante de Intendencia de la Armada; Rocío Sánchez de Neyra Espuch.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45

EDICIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2000.
Precio del ejemplar suelto: 650 pesetas (3,907 euros).

Suscripción anual:

España y Portugal: 2.600 pesetas (15,63 euros).
Resto del mundo: 4.000 pesetas (24,04 euros).

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467-X.
NIPO: 076-00-026-6.

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. y logotipo de la Comisión Española de Historia Marítima.

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>La ciencia náutica en Sevilla en el siglo XVI</i> , por Eduardo Trueba ...	7
<i>La infraestructura naval en el Siglo de las Luces</i> , por Antonio de la Vega Blasco	31
<i>El legado cartográfico del marino Basilio Villarino sobre los descubrimientos en la Patagonia (1779-1785)</i> , por Carmen Martínez Martín	47
<i>La guerra de Sucesión en el escenario americano: la actividad naval</i> , por José Cervera Pery	75
<i>Más datos sobre el hundimiento del Komsomol</i> , por José Luis Infiesta Cano	85
<i>Preparativos para la defensa de Rodas ante el asedio de 1480</i> , por Carlos Morenés Mariátegui	97
<i>La historia vivida: Un accidente de mar en el crucero Méndez Núñez</i> , por Álvaro de la Piñera y Rivas	109
<i>Documento: Oficio del Almirante General Navarrete sobre la carnicería consignada al Hospital Real en 1706</i>	113
<i>La Historia Marítima en el mundo: La Biblioteca John Carter Brown, de Providence (EE.UU.)</i> , por José Antonio Ocampo.....	117
<i>Noticias Generales</i>	121
<i>Recensiones</i>	133



COLABORAN EN ESTE NÚMERO

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

Antonio de la Vega Blasco es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada y licenciado en Historia. Como investigador histórico ha publicado diversos estudios sobre el Cuerpo de Maquinistas de la Armada y escrito los libros *La propulsión mecánica en la Armada* y *El resurgir de la Armada, Certamen Naval de Almería (25 de agosto de 1900)*, este último en colaboración con Pilar Ruiz Fernández de Cañete y otros autores. Colaborador de la *Revista General de Marina*, de la que recibió el premio Oquendo en 1981, y de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL. Participa en seminarios del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

José Cervera Pery es general auditor y periodista. Diplomado en Tecnología de la Información y en Derecho Internacional. Miembro correspondiente de la Real Academia de la Historia y de numerosas academias hispanoamericanas, y autor de numerosos libros de historia naval. Conferenciante y articulista. Premio Santa Cruz de Marcenado del Ministerio de Defensa. Premio Elcano de Periodismo, de los Premios Virgen del Carmen, del año 1999. Ex director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Carmen Martínez Martín es doctora en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid —Departamento de Historia de América—. Investigadora en el área de Historia de América, se dedica especialmente a las exploraciones patagónicas. Ha publicado artículos en revistas nacionales y extranjeras sobre este tema.

José Luis Infiesta Pérez ha venido firmando sus trabajos con el seudónimo de «Alcofar Nassaes». Publicista naval e investigador tenaz, se ha dedicado al estudio de la guerra civil española (1936-1939), especialmente a sus aspectos menos conocidos, aquellos en los que intervinieron personas y fuerzas extranjeras. Ha publicado numerosos libros y artículos sobre la materia, y colabora con asiduidad en la revista *Historia y Vida* y, entre otras publicaciones, la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Carlos Morenés Mariátegui, marqués de Morguetto, es abogado e historiador. Caballero Gran Cruz de Honor y Devoción de la S.O.M., de cuya Asamblea española ha sido vicepresidente. Es asimismo subdirector del Instituto Complutense de la Orden de Malta (ICOMAL).

NOTA EDITORIAL

Cierra este año 2000 el número 71 de nuestra REVISTA DE HISTORIA NAVAL con un bagaje de estudios y trabajos presentados que auguran un prometedor futuro en este campo de la investigación histórica, tal vez por las coyunturales efemérides celebradas durante este período.

Es deseo del Consejo Rector motivar un mayor acercamiento a los suscriptores y lectores de la REVISTA para lograr una más amplia colaboración, que incremente el interés de su contenido y la difusión de nuestra historia naval, para lo cual se ha llevado a cabo una profunda revisión y actualización del archivo informático, corrigiendo datos y logrando, creemos, una mayor seguridad y puntualidad en la remisión y entrega de los números correspondientes.

Se incluyen en este número los artículos de Eduardo Trueba, con un interesante estudio sobre *La ciencia náutica en Sevilla en el siglo XVI*; el de Antonio de la Vega Blasco, con su trabajo titulado *La infraestructura naval en el Siglo de las Luces*; *La guerra de Sucesión en el escenario americano: la actividad naval*, por José Cervera Pery; *El legado cartográfico del marino Basilio Villarino sobre los descubrimientos en la Patagonia (1779-1785)*, por Carmen Martínez Martín; *Más datos sobre el hundimiento del Komsomol*, por José Luis Infiesta Cano; *Preparativos para la defensa de Rodas ante el asedio de 1480*, por Carlos Morenés Mariátegui; con las secciones habituales de *La historia vivida*: Un accidente de mar en el crucero *Méndez Núñez*, por Álvaro de la Piñera y Rivas, *Documento*; *La Historia Marítima en el mundo*: La biblioteca John Brown, de Providence, EE.UU., por José Antonio Ocampo, *Noticias generales* y *Recensiones*.

LA CIENCIA NÁUTICA EN SEVILLA EN EL SIGLO XVI

Eduardo TRUEBA
Investigador naval

Introducción

El mar unió Sevilla con América y Manila. En el Arenal, el brazo del Borrego, Triana o las Orcadas, se calafatearon, «adobaron» y aprestaron las naves oceánicas. De la campaña sevillana procedía el trigo necesario para elaborar el *vizcocho* consumido a bordo, así como el aceite, vino y los restantes alimentos.

Cordoneros sevillanos fabricaron la jarcia firme y de labor que hizo posible para la nao *Victoria* fondear a la vista de la catedral y de Santa Ana, tras haber completado la primera vuelta al mundo.

En Sevilla se hicieron astrolabios, ballestillas y otros instrumentos astronómicos precursores del sextante. Y se trazan las cartas de navegación que permiten enlace permanente con las islas del Caribe, Veracruz, Cartagena y, asimismo, la línea regular (¡y aún nos hallamos en el siglo XVI!) entre Acapulco (México) y las islas Filipinas.

Época ciertamente interesante en la que tanto el logro marítimo y geográfico como el esfuerzo en alcanzarlo fueron gigantescos. Período «de excepcional intensidad histórica», como subraya don Antonio Domínguez Ortiz.

¿Cómo recayó en Sevilla papel tan importante al comenzar la era americana? ¿Por qué se la eligió como base y cabecera para la navegación y comercio trasatlántico?

En el año 1503 se creó en Sevilla la Casa de Contratación, promulgándose al tiempo sus primeras ordenanzas (1).

Según recuerda Domínguez Ortiz, la elección de Sevilla como tal privilegiado puerto no había sido un mero azar.

La monarquía castellana necesitaba un puerto importante, preferentemente interior (tanto para evitar el contrabando como por prevenir ataques enemigos), y situado en la derrota más corta hacia las Indias, o sea, en la costa sudoeste. Sólo una ciudad cumplía todas estas condiciones (y tenía al mismo tiempo una larga tradición marítima), por lo que (y seguimos al mismo autor) (2) la extraordinaria fortuna de Sevilla en el siglo XVI no fue, pues, un mero golpe de suerte, una oportunidad que le deparó el capricho real: fue el resultado lógico de una serie de circunstancias histórico-geográficas.

(1) *Ordenanzas primeras*, desde la villa de Alcalá de Henares, a 20 de enero de 1503. [Archivo General de Indias (AGI). Sección Indiferente General. Legajo 418.]

(2) DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio: *Orto y ocaso de Sevilla*. (3.ª ed.), Sevilla, 1981, p. 55.

Cuando en 1503 la Corona castellana designa la ciudad y el puerto de Sevilla como base, punto de partida (y de llegada) para la navegación y comercio con América, escoge ciertamente una antigua ciudad y un viejo río. Ciudad antigua («Sevilla se abre a la historiografía, con nombre propio, en la época de César») (3). Viejo río, cuyo curso remontaron muchas civilizaciones, pero que será a partir de la decisión regia adoptada en 1503 cuando su estuario figure entre los más navegados de la vieja Europa.

Ciencia náutica en Sevilla

La Casa de Contratación sevillana tuvo a su cargo (aunque su poco afortunado nombre nada indique) diversos cometidos. Fue Tribunal Marítimo (Civil, Criminal y Mercantil) en los términos que hemos expuesto en otro libro (4). Desempeñó asimismo una misión gestora (especialmente durante la etapa inicial de los descubrimientos), aprestando las naves y los hombres que partían para las tierras y mares a explorar. Ejerció desde muy pronto función fiscal y aduanera, indispensable para aplicar el monopolio comercial con Indias (según vemos en el capítulo correspondiente). Y desarrolló una importante actividad como centro geográfico y científico respecto a la navegación, promoviendo e investigando en general el perfeccionamiento de ella. Esta última tarea es la que trataré de exponer aquí muy brevemente, procurando resulte lo menos árida posible para el lector, a quien —en un principio— le interese solo relativamente el tema.

Dos problemas: Longitud. Declinación magnética

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

Primero: dificultad de hallar con precisión la longitud (o sea, conocer el meridiano de la Tierra donde se encuentra en un determinado instante el buque). Es de notar que, en cambio, la latitud solía averiguarse bastante exactamente ya de antiguo (en esencia, observando la elevación o «altura» de la Estrella Polar, ya que tal elevación y su correspondiente ángulo serán tanto mayores cuanto más al norte del Ecuador se halle quien la observe). No ocurría lo mismo con la longitud, problema que realmente no se resolvió de una manera práctica hasta que el carpintero John Harrison, nacido en 1673 en el condado de York, Inglaterra, consiguió un reloj-cronómetro susceptible de llevarse a bordo (5).

(3) DÍAZ TEJERA, Alberto: *Sevilla en los textos clásicos grecolatinos*. Sevilla, 1982, p. 2.

(4) TRUEBA, Eduardo: *Sevilla, Tribunal de Océanos*.

(5) MASON, David: *Mr. Harrison's Chronometer*. British Hist. Illus., 1977.

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

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

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

Señala García Franco que el desconocimiento de la declinación magnética, o las interpretaciones caprichosas a que dio lugar, mientras no se comprobó y conoció con suficiente exactitud, ocasionó muchos y muy graves errores de estima (6). Es claro que si desconocemos los rumbos verdaderos a que viene navegando el buque (error motivado, por ejemplo, al no aplicar correctamente en cada nuevo rumbo la declinación magnética oportuna), nuestra situación estimada será probablemente errónea (7).

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

Éstos fueron, pues, a grandes rasgos, dos de los problemas principales con los que hubo de enfrentarse el navegante del siglo XVI en las derrotas oceánicas. Las naciones marítimas (y por tanto, en primerísimo lugar, España y Portugal) se esforzaron buscando soluciones pertinentes.

Así como el máximo apoyo a la actividad descubridora había partido de los reyes, igualmente fue constante preocupación de la Corona aclarar y plasmar en forma fidedigna el resultado de los descubrimientos, la ingente información geográfica que iba llegando hasta Sevilla.

Era esencial la búsqueda de una navegación científica, y por tanto fiable y más segura. Conseguir unas derrotas razonablemente precisas con América y las islas Filipinas lo demandaban motivos comerciales (y también de política

HOWSE, Derek: *Greenwich Time and the discovery of the Longitude*. Oxford Univ. Press. 1980.

WATER, David: *The Development of Nautical Astronomy in the Renaissance*. Science Council of Japan, 1975.

MORAIS, J. Custodio de: *Determinação des cordenadas geográficas pelos pilotos portugueses e pilotos árabes no principio de século XVI*. Coimbra.

(6) GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*.

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

estratégica). Y el conocimiento geográfico era además elemento indispensable para tomar decisiones a nivel político internacional con respecto, por ejemplo, a la gran nación descubridora portuguesa. Tales circunstancias son más que suficientes para motivar la permanente atención de los monarcas al asunto.

Cabe preguntarse: ¿Desempeñó eficazmente la Casa sevillana su tarea como centro promotor de la navegación científica? ¿Quiénes fueron las personas que lo hicieron, y en qué cargos?

Aunque los aspectos técnico-científicos de la navegación se investigaron de forma casi habitual, podemos no obstante subrayar ciertos jalones que al respecto se advierten en la Casa sevillana durante el siglo XVI. Veamos cuáles fueron éstos.

Etapas, cargos y personas

1) Ya en las Ordenanzas primeras de 1503 se manda a los jueces/oficiales que «pongan especial cuidado en tener un cargo general de todo lo que se ha descubierto y en adelante se vaya descubriendo». Se comienza, pues, por inventariar el nuevo y enorme patrimonio geográfico que los descubrimientos iban incorporando a la Corona.

2) En el año 1508 la Corona crea el cargo de piloto mayor en la Casa de Contratación, siendo Américo Vespucio el primero que se nombró para ocuparlo.

3) Cátedra de Cosmografía. Las Ordenanzas Reales de 1552 (impresas el año siguiente en Sevilla por Montedoca), crean en esta ciudad la citada cátedra, designándose como el primero para ocuparla al bachiller Gerónimo de Chaves.

Con la creación del cargo de piloto mayor en 1508 y la cátedra de Cosmografía en Sevilla (año 1552) se marcan dos hitos importantes dentro del continuo interés que hacia cuestiones geográficas mostraron tanto Carlos I como Felipe II, pese a que este último participaba de la que —utilizando expresión del profesor Palacio Atard— podríamos denominar mentalidad «Mesetil».

4) Cargo de cosmógrafo cronista (del Consejo). En el *Cedulario de Diego de Encinas* (año 1596), se dice (Tomo I, folio 23) (8): *Cosmographo Chronista*. Por la Ordenanza 117 del dicho año del setenta y uno (9) se manda «que el Cosmógrafo Chronista del Consejo de Indias haga las Tablas de Cosmografía de Indias, y todo lo demás que toca a su oficio». Y por la Ordenanza 121 se manda al dicho Cosmógrafo, «haga recopilación de las Derrotas y Navegaciones que hubiere en la Carrera de Indias».

Los cuatro hitos que acabamos de citar no constituyen ciertamente una separación rígida entre los períodos cronológicos que forman, ni menos aún

(8) *Cedulario Indiano*, por Diego de Encinas. Reproducción facsímil de la edición única de 1596, con estudio de don Alfonso García Gallo. Ed. Cultura Hispánica. Madrid, 1945.

(9) MURO, Antonio: *Ordenanzas del Real y Supremo Consejo...* Edic. facsímil, 1957 (A.E.A., 14).

nos deben hacer creer que no existió una relación lógica y científica entre estos sucesivos lapsos. Pensemos, por ejemplo, que el gran cosmógrafo Alonso de Chaves trabajó en la Casa desde 1528 hasta 1586 (murió con más de noventa años, jubilándose poco antes de su muerte) (10).

Tras el primer piloto mayor, Américo Vespucio, ocuparon el cargo varios marinos «prácticos», verdaderos hombres de mar con gran categoría profesional avalada por los hechos (Sebastián Caboto, Juan Díaz de Solís y otros) (11).

Caboto había sido nombrado piloto mayor el 5 de febrero de 1518, luego se fue a Inglaterra de donde no regresó hasta 1522. Durante estas ausencias le suplían en la misión de piloto mayor Diego de Ribero y Alonso de Chaves (12).

El 11 de julio de 1552 don Alonso de Chaves fue nombrado piloto mayor, sin dejar de ser cosmógrafo, en sustitución de Sebastián Caboto, que había pasado al servicio de Inglaterra. «Con él se inicia la que será ya ininterrumpidamente serie de pilotos mayores nacionales» (13).

Al crearse en el año 1552 la cátedra de Cosmografía (como vimos) en la Casa de Sevilla, se establece lo que su titular (el primero en ocupar el cargo fue el bachiller Hierónimo de Chaves) ha de leer en ella:

— «*La Sphera* (o a lo menos los dos libros della primero y segundo).»

— «Ha de leer asimismo el regimiento que trata de la altura del Sol y cómo se marca, y la altura del Polo y cómo se sabe.»

— «El uso de la Carta y cómo se tiene que echar punto en ella, y saber siempre el verdadero lugar en que está.» (Lo que hoy se llama situarse en la carta) (14).

(10) Tomamos éstos y otros datos de la valiosa edición que el Museo Naval (Madrid) ha realizado del *Especulo de Navegantes*, de Alonso de Chaves. (Con transcripción, estudio y notas de Paulino Castañeda, Mariano Cuesta y Pilar Hernández.)

(11) PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor de la Casa de Contratación*. Sevilla, 1950.

(12) PULIDO RUBIO, José: *Ibidem*, p. 602 (citado por Castañeda, Cuesta y Hernández en nota 26 a pie de p. 21, *op. cit.*).

(13) *Especulo de Navegantes*. (Ed. cit., p. 27.)

(14) Volvemos a encarecer la consulta de la fundamental obra de GARCÍA FRANCO, Salvador: *Historia del arte y ciencia de navegar*. Del mismo autor pueden verse: *Catálogo crítico de los astrolabios existentes en España* (I.H.M., Madrid, 1945) e *Instrumentos náuticos en el Museo Naval*, prólogo de don Julio Guillén.

MORALES PADRÓN, Francisco: *Op. cit.* Dedicar un apartado a tratar de los instrumentos al comenzar la era de los grandes descubrimientos.

GUILLÉN, Julio: *Monumenta cartographica indiana*. Publicación de la Sección de Relaciones Culturales del Ministerio de Asuntos Exteriores. Madrid, 1942.

GUILLÉN, Julio: *Cartografía marítima española*. Discurso de recepción en la Real Academia de la Historia.

LAGUARDA TRÍAS, Rolando: *La aportación científica de mallorquines y portugueses en la cartografía náutica en los siglos XIV al XVI*.

CALDERÓN QUIJANO y NAVARRO GARCÍA: *Guía de los documentos, mapas y planos sobre Historia de América... en la Biblioteca Nacional de París, Museo Británico, etc.*

MORAIS, J. Custodio de: *Determinação das coordenadas geográficas pelos Pilotos portugueses e pilotos árabes no principio de século XVI*. Separato do Boletim do c. Est. G. Coimbra, 1960.

— «Ha de leer también el uso de los instrumentos y la fábrica de los... Los instrumentos son los siguientes: el aguja de marear, astrolabio, cuadrante, ballestilla.» (Se exige igualmente: marcación de agujas, el uso de un reloj, lunas, mareas, para entrar en rías y barras.)

Haring estimaba que «The Nautical School at Sevilla was for a long time the object of admiration by visitors from the North of Europe» (15).

Prestigiosos autores contemporáneos, como María José (Mía) Rodríguez Salgado, destacan que cuando Felipe II volvió a España como Regente en 1551, inmediatamente mostró su interés por la navegación y la geografía, y en su deseo por mejorar estas ciencias creó la cátedra de Navegación y Cosmografía en Sevilla, especificando el contenido que se habría de enseñar (16).

Respecto a la determinación de la longitud por los relojes de precisión («hoy cronómetros»), como dice Puente y Olea (17), queremos destacar por nuestra parte lo que ya este autor señala: el uso de relojes precisos y seguros (aún por inventar durante el siglo que tratamos), que sería más tarde una solución, era reconocido como posible en España antes de terminar el siglo XVI y como uno de los medios para llegar a obtener la deseada longitud. El cosmógrafo Santa Cruz examina en su libro diversos relojes, a los que con toda razón considera imperfectos y duda respecto a su eficaz aplicación para tal fin. No obstante, reconoce Santa Cruz que ello será posible cuando el reloj se perfeccione (como así había de ocurrir en el futuro, con el cronómetro de Harrison, al que ya nos hemos referido).

En los dos epígrafes sucesivos veremos algo sobre cartografía y derroteros; muy brevemente, por falta material de espacio y por no exceder el cometido de este artículo.

Cartografía

Señala un autor (García Franco) cómo con plena seguridad puede afirmarse que hasta los finales del siglo XVI no hubo en Europa una preocupación que se asemejara a la de la Casa de Contratación sevillana en lo que se refiere a la

WIESER: *Die Karten von America*. Innsbruck, 1908.

CUESTA, Mariano: *Alonso de Santa Cruz y su obra geográfica*. C.S.I.C. Madrid, 1983.

WATERS, David: *The Development of Nautical Astronomy in the Renaissance*. Science Council of Japan, 1975.

SANZ, Carlos: Sobre la importantísima obra de Carlos Sanz, véase en la *Revista de Indias* (volumen de 1980) el artículo «In memoriam: Carlos Sanz», de Ramón Ezquerro.

CASTAÑEDA, Paulino; CUESTA, Mariano; HERNÁNDEZ, Pilar: *Espejo de navegantes*, de Alonso de Chaves.

MARTÍN-MERÁS, María Luisa: *Momentos estelares en la Cartografía*.

(15) HARING: *Comercial Trade*....

(16) RODRÍGUEZ SALGADO, Mía: Entre otros trabajos, ver el publicado en el número 23 de la *Revista de Historia Naval*. Año 1988. Madrid.

(17) PUENTE Y OLEA: *Ibidem*.

cartografía náutica, y a la mejora de la misma, incorporando los nuevos conocimientos geográficos (18).

Debemos recordar que se hallan cronológicamente muy próximos la fundación del organismo sevillano y el primer mapamundi que trazó Juan de la Cosa (19).

Es interesante la cartografía mallorquina, y fundamentalmente su influencia en la futura cartografía atlántica (asunto este investigado por María Luisa Martín-Merás, a cuyos trabajos me remito) (20).

En la instrucción que se le envía al primer piloto mayor, Américo Vesputio, el mismo año de su nombramiento (1508) se le dice: «mandamos que se haga un padrón (mapa modelo) general...».

En agosto de 1528 se concede licencia real a Alonso de Chaves, «Piloto e Cosmógrafo e Maestro de hacer Cartas e astrolabios e otras cosas para la Navegación» (21). Según señalan Castañeda y Cuesta (y así lo hemos anotado), don Alonso de Chaves trabajó en la Casa desde 1528 hasta 1586.

Robo de cartas. Incendio

Hacia finales del siglo XVI desaparecieron de la Casa de Sevilla bastantes cartas náuticas y mapas. Pero el robo más descarado e importante fue el realizado por Vigliaruaola, quien se «ausentó» con copiosa información, marchándose a Francia y siendo muy bien acogido en Burdeos. Y no deja de ser paradójico que, después de las múltiples trabas legales puestas a la publicación de *Itinerarios* para que datos respecto a la navegación no cayeran en poder de los corsarios, después de todo esto, se introduzca un intrigante aventurero nada menos que en la Casa y realice un exhaustivo robo sin que nadie se lo estorbe.

Otro personaje indeseable, Antonio Pérez, se había fugado también con mucha información para el enemigo...

En cuanto al incendio, en el año 1604 sufriría uno muy grande el edificio de la Casa (lo refiere don Diego Ortiz de Zúñiga). Puente y Olea nos dice que «por su destrucción en este incendio se explicaría, por ejemplo, el hecho de no conservarse que sepamos las cartas debidas al cosmógrafo Andrés García Céspedes, enviado desde la Corte con objeto de revisar y trazar cartas». Y, ciertamente, tenemos a la vista parte del larguísimo expediente que sobre tal cosmógrafo se conserva en el Archivo General de Indias (Sección Patronato, legajo 262, n.º 2): Céspedes revisa y rehace los diversos padrones de cartas (para las distintas zonas del planeta), y traza varias cartas. Se encuentran detalladas notas del trabajo que este cosmógrafo realiza en la Casa de Sevilla, así

(18) GARCÍA FRANCO, Salvador: *Op. cit.*

(19) CEREZO, Ricardo: *La carta mapamundi de Juan de la Cosa*. Anuario del Instituto de Estudios Marítimos Juan de la Cosa.

(20) MARTÍN-MERÁS, María Luisa: *La transición atlántica de la cartografía mediterránea española*. Pisa, 1985.

(21) CASTAÑEDA, Paulino, y CUESTA, Mariano: *Op. cit.*

como la cuenta minuciosa de todos los materiales y utensilios que ha necesitado para ello; entre los materiales adquiridos figuran muchas pieles finas y pergaminos traídos de Lisboa. Y quiero por mi parte subrayar que en Lisboa encarga Céspedes le hagan una carta de marear de la India de Portugal, y paga por esta carta 70 reales a un tal Ciprián Sanches, «maestro de cartas». Y varios años antes, en 1559, se había pagado a Lázaro Alemán por una carta que mandó hacer en Lisboa.

Todas estas cartas revisadas o trazadas nuevamente por Andrés García Céspedes serían destruidas por el gran incendio del año 1604, y son las cartas a que alude Puente.

Instrumentos de Navegación

Céspedes fabricó varios instrumentos durante su trabajo en la Casa de Sevilla, y lo hizo intercambiando información y sugerencias con varios pilotos de la Carrera de Indias.

Habían sido frecuentes las disputas entre los sucesivos pilotos mayores de la Casa y los cosmógrafos..., o las de éstos entre sí (22). Se comenzó por pequeños incidentes como, por ejemplo, cuando Sancho Gutiérrez, cosmógrafo de Su Majestad, se enoja con el piloto mayor porque el piloto «se ha puesto en decir que los instrumentos que hagan los cosmógrafos los ha de ver y sellar [el piloto mayor] en su casa [en la casa del piloto mayor]». Y así frecuentemente.

Desgraciadamente las disputas en vez de acabar fueron elevando el tono a medida que se aproximaba el fin de siglo, siendo especialmente agria la que mantuvieron entre sí Rodrigo Zamorano, catedrático de Cosmografía, y Villarroel. Es de notar que todo lo relacionado con la fabricación de instrumentos náuticos (quadrante, astrolabio, ballestilla, etc.) originó múltiples disputas, informes, memoriales y debates, especialmente a fin de la centuria que tratamos y principios del siglo XVII.

La Universidad de Mareantes de Sevilla tiene escritos del tenor siguiente: «Por parte de la dicha Universidad de Mareantes se ha representado la necesidad grande que tienen de que haya un cosmógrafo en Sevilla para que les haga los instrumentos para la navegación, por no tener persona que lo sepa hacer, ni examinar los pilotos, porque Rodrigo Zamorano no sabe hacerlos ni examinarlos, y porque esto es así como la dicha Universidad dice y es cosa notoria». Y en el año 1593 el cabildo de la Universidad de Mareantes acordó que los diputados de la Universidad contradigan la cátedra que Zamorano lee para que no se lea (23).

(22) La doctora Úrsula Lamb ha estudiado este mundillo en su obra *Cosmographers of Sevilla*.

(23) Este acuerdo de la Universidad de Mareantes se contiene en la obra (ya citada) de NAVARRO: *Actas de la Universidad de Mareantes*, p. 58.

En Toledo, el 13 de junio de 1596, el Rey dispone que el cosmógrafo mayor Andrés García de Céspedes sirva en el oficio de piloto mayor de la Casa, «en el entretanto que S. Mag. prouea otra cosa» (24). Con la misma fecha recibe Céspedes una detalladísima instrucción de todos los trabajos que habrá de realizar en Sevilla; por ejemplo, construir un padrón astrolabio, «algo de mayor marca del que hasta agora se ha usado», y que sea dividido en grados enteros y medios grados; un padrón de ballestilla; una carta mayor, reformada y, de conformidad con ella, los seis padrones siguientes, corrigiéndose también en el padrón las costas de España, Francia, Inglaterra y las demás partes septentrionales, y también la de «bacallaos» (Terranova) y Tierra del Labrador, etc. (25).

El cosmógrafo mayor Andrés García Céspedes cumplió satisfactoriamente lo que se le había ordenado en la instrucción citada (fecha en Toledo a 13 de junio de 1596). Es lástima que el incendio de 1604 destruyera gran parte del trabajo cartográfico.

De todas estas discusiones y diferencias entre el piloto mayor y los cosmógrafos (o entre algunos de ellos y la Universidad de Mareantes), el lector no infiera que en la Casa sevillana faltaron personas capaces en lo referente a navegación y ciencia náutica. Como dice la doctora Mía Rodríguez Salgado, «los españoles y portugueses eran los primeros en Cartografía y en la construcción y empleo de instrumentos náuticos», produciendo también los primeros maestros, como pronto advirtieron los demás países. Recuerda esta autora que *El arte de navegar*, de Martín Cortés, se publicó en Sevilla en 1551, siendo adoptado como texto fijo por la Casa de Contratación. Fue traducido al inglés y publicado en Londres en 1561 (la primera de nueve ediciones antes de 1630) (26).

Respecto a la declinación magnética (27), Alonso de Chaves, en su magna obra *Espejo de Navegantes* (a la cual nos hemos referido), dedica prácticamente el Libro Tercero al completo estudio de esta realidad física.

«Itinerarios» (Derroteros)

Uno de los elementos auxiliares realmente útiles para el navegante fueron y son los llamados libros derroteros o simplemente derroteros. En el siglo XVI se les denominaba «Itinerarios para la Navegación» y eran, como en nuestros días, muy usados por los capitanes, pilotos y oficiales de derrota. Los viajes a los más frecuentados puertos de América facilitaban la redacción de estos

(24) Todos los trabajos de Andrés García de Céspedes en la Casa de Sevilla los he visto en el Archivo General de Indias. Sección Patronato. Legajo 262, n.º 2.

(25) AGI. Sección Patronato. Legajo 262.

(26) RODRÍGUEZ SALGADO, Mía: «Pilotos y navegación de la Gran Armada de 1588», en *Revista de Historia Naval*, número 23. Madrid, 1988.

(27) Insisto en el término «magnética» para evitar posibles confusiones con la declinación astronómica (arco entre el Ecuador celeste y un astro).

trabajos, ya que la información práctica obtenida en cada travesía por los pilotos y maestros (y entregada en la Casa de Sevilla) permitió a los responsables de la navegación en aquel centro (piloto mayor, cosmógrafos) confeccionar tales descripciones, inscribir los nuevos datos y tener al día las derrotas más utilizadas. Y el deber que tenían los pilotos de entregar en la Casa la información por cada uno de ellos acopiada en el correspondiente viaje se mantendrá vigente y se cumplirá durante todo el siglo. Así, por ejemplo, la importante Instrucción fechada en San Lorenzo el Real el 3 de julio de 1573 reitera: «Los Pilotos y Maestros que hicieren el viaje a parte donde no haya modo de volver a Sevilla, a doquiera que llegaren den el duplicado del libro derrotero al Nuestro Gobernador de la Tierra, para que lo envíe al Nuestro Consejo» (28).

Entre las abundantes obras impresas que durante el siglo XVI van apareciendo referentes a temas geográficos («Itinerarios», etc.) existe en la Biblioteca Nacional de Madrid un ejemplar de la *Instrucción Náutica para el buen uso de las naos según la altura de México*, impresa en México el año 1587, y de la que es autor el doctor Diego García de Palacios, oídor de México (en el año 1539 empieza a funcionar la primera imprenta de México). Pero con anterioridad a esta obra del doctor Palacios ya habían visto la luz varios derroteros, de los que por no extendernos demasiado sólo mencionaremos el *Islario general del Mundo*, obra del cosmógrafo Alonso de Santa Cruz (quien tiene estudios acerca de las variaciones de la Aguja, reuniendo en una carta las observadas por los portugueses en las Indias Orientales, para lo cual Santa Cruz hizo un viaje a Lisboa en 1545).

En cuanto al cosmógrafo Alonso de Chaves, el Libro Cuarto de su *Espejo de Navegantes* es un verdadero «itinerario» (derrotero), y muy posiblemente para que no cayese tal información en manos enemigas se fue retrasando su publicación, como sucedió con otro libro: el *Itinerario para la Navegación*, del que es autor Juan de Escalante de Mendoza.

Estos «itinerarios» contenían información útil para el marino, relacionada con la derrota o paraje que abarcasen. Por ejemplo, vientos predominantes y corrientes en la zona, mareas; «marcas» para el reconocimiento de una costa, puntos de enfilación y marcaciones, datos sobre el fondo, escollos o peligros submarinos, etc. Algún derrotero incluía panorámicas de trozos de la costa (utilísimos para identificar los parajes de la misma en alguna recalada). En la segunda mitad del siglo hay un cosmógrafo que llegó a ser muy diestro en tales descripciones de la costa. Se trata de Alonso Álvarez de Toledo, que con fecha 11 de junio de 1563 había sido nombrado cosmógrafo de una armada (la de Pero Meléndez de Avilés), y a quien el Rey algún año después hizo merced de 200 ducados (por una vez) como recompensa por su destreza y su trabajo «en ciertas descripciones y pinturas de algunos puertos de las Yndias...» (29).

(28) Instrucción para hacer las descripciones de las Indias (AGI. Sección Indiferente general. Legajo 427, tomo 29, folios 6 al 30).

(29) El nombramiento del cosmógrafo de Armada Alonso Álvarez de Toledo se contiene en AGI. Contaduría. Legajo 473. La merced que le hace el Rey se encuentra en el legajo 510 de Contaduría.

La constante atención de la Corona hacia la elaboración de cartas náuticas, «itinerarios» (los que hoy llamamos derroteros), se confirma en múltiples documentos, y se plasma ya mediado el siglo XVI en las Ordenanzas del año 1552-1553, cuyo apartado 127, bajo el epígrafe *Cartas de Marear*, dice: «Por quanto con mucho acuerdo y deliberaciones de Maestres y Cosmógrafos y Pilotos se hizo un Padrón General de plano, y se asentaron en el Libro las yslas, barras y puertos y forma de ellos... con los grados y distancias, mandamos que de aquí adelante el dicho Padrón y libro esté en la dicha Casa (Sevilla), en poder de los Oficiales. Y que nuestros Cosmógrafos, las Cartas que hicieren sean por el dicho Padrón...» (30).

Padrón general; ejemplar en pergamino

Ejemplares del Padrón Universal para la Casa y el Consejo

Ya vimos cómo, en las Ordenanzas Reales para la Casa de Contratación de Sevilla del año 1552 (impresas por disposición Real en 1553) (31), se creó la cátedra de Cosmografía, designándose como su primer titular al bachiller Gerónimo de Chaves.

Una de las primeras tareas que realizó el nuevo catedrático fue la de confeccionar algunos ejemplares en pergamino del padrón universal. Con fecha 12 de agosto de 1553 se pagaron 152 ducados al bachiller G. de Chaves por un padrón general en pergamino para que esté en la Casa de Contratación; y, con fecha 28 de febrero de 1554, otro padrón general en pergamino, que hizo igualmente Chaves para el Real Consejo de Indias (32).

Formación y examen de pilotos en la Casa de Sevilla

El siglo XVI presenció un notable cambio en el «status» y adiestramiento de pilotos en Europa. Las exploraciones y descubrimientos portugueses y españoles dieron un tremendo empuje a la navegación, sus instrumentos y su técnica. La preparación de los pilotos que habrían de surcar las nuevas y larguísimas derrotas se convirtió en asunto de la mayor importancia para los gobiernos ibéricos, por el clarísimo motivo de que los buques con navegantes diestros solían llegar a salvo (al menos, en un notable porcentaje).

Así como en la navegación costera importaba sobre todo la capacidad de memorizar marcas en tierra, calcular distancias y tener conocimiento de las

(30) Edición de 1533, en Sevilla, por Montesdoca.

(31) Respecto a las ediciones de estas Ordenanzas Reales de 1552, nos volvemos a remitir al libro de MURO, Antonio y MURO ROMERO, Fernando: *Libros impresos y manuscritos del Consejo de Indias*. Sevilla, 1979.

(32) Cosas que se han comprado y hecho para la Casa desde 1530 en adelante (AGI. Sección Contaduría. Legajo 438. El legajo se halla bastante quemado).

mareas, corrientes y condiciones locales de las zonas donde se navegaba, la navegación en la Edad Moderna exigirá a los capitanes y pilotos poseer ciertas nociones astronómicas (33).

Por otra parte, era muy conveniente a nivel político que la información y datos respecto a navegar en las áreas descubiertas no cayeran en manos enemigas. Por ello, desde fecha relativamente temprana (la Instrucción a Sebastián Caboto en 1527) se prohibió expedir título de piloto a ningún extranjero. Razones de seguridad y la conveniencia de conservar el exclusivo comercio con las Indias motivaron tales tácticas (34).

El piloto mayor de la Casa de Sevilla (cargo creado el año 1508, como vimos) y los cosmógrafos tendrán entre sus obligaciones la de formar y examinar a los marinos prácticos que quisieran obtener el título de piloto. Y, aunque respecto a toda esta materia me remito a los trabajos ya citados del profesor Navarro, para comodidad de los lectores anotamos resumidamente algún concepto.

Para aspirar al título de piloto, además de los conocimientos «teóricos» adquiridos en las clases de cosmografía, tenía que acreditarse una práctica (haber navegado por lo menos seis años a Las Indias), con prueba documental, cuando era posible, y siempre mediante testigos autorizados (maestres y pilotos). Esta práctica exigida se refería y concretaba necesariamente a una determinada derrota. El piloto debía saber, a fuerza de haber hecho repetidamente el mismo viaje, las dificultades que ordinariamente presentaba, así como la manera de evitarlas: conocer las barras de los ríos frecuentados, las mareas, los bajos, las aguadas, los puertos de posible recalada en caso de emergencia...

Alonso de Chaves hace que sus examinandos den referencia concreta de los parajes por donde han navegado, y sólo para esas partes les será válido el título de piloto que reciban. Destaca también Navarro la presencia de los pilotos en el tribunal de examen, junto con el piloto mayor y los cosmógrafos, donde tienen voz y voto en reconocimiento de su competencia profesional ya acreditada. Dada la enorme categoría profesional de muchos de los hombres que ocuparon el cargo de piloto mayor, no es de extrañar que se alcanzase un buen nivel práctico en la formación y selección de los pilotos.

Quédanos recordar que los pilotos de Cádiz encontraron múltiples trabas por parte de Sevilla, tanto al examinarse de piloto (y pasar con éxito el examen), como en la obtención del certificado correspondiente.

Colegiación profesional de los pilotos. Cuotas de asociación y su frecuente impago

Los maestros y pilotos, agrupados profesionalmente en la Universidad de Mareantes, debían pagar unas determinadas cuotas para contribuir a los gastos

(33) RODRÍGUEZ SALGADO, Mía: «Pilotos y navegación en la Gran Armada de 1588», en *Revista de Historia Naval*, número 23. Madrid, 1988.

(34) NAVARRO, LUIS: *Pilotos, maestros y señores de naos en la Carrera de Indias*. Sevilla, 1970, p. 4.

de este centro, el cual organizaba, entre otras cosas, la asistencia hospitalaria de los heridos y enfermos. Con tal fin, cada piloto que hiciera viaje a las Indias estaba obligado a dar y pagar al arca de dicha Universidad dos ducados.

Esta obligación se incumplía frecuentemente, según consta en las correspondientes Actas de la entidad. Así, por ejemplo, en el año 1590 la Universidad eleva una petición al Monarca informándole previamente «que los maestros y pilotos por no pagar no acuden a la Universidad ni a sus juntas, ni se describen ni quieren describir por personas de la dicha Universidad». En vista de esto, la Universidad acuerda y pide al Rey: primeramente, que todos los que se examinen por pilotos y maestros de la Carrera de Indias serán habidos y tenidos por personas de la dicha Universidad, y asentado en los libros... Se pide también que el piloto mayor no dé grado de piloto ni maestro a ninguno de los que se examinen de aquí en adelante sin que lleven testimonio de la Universidad de estar recibido y asentado por hermano. Se solicita finalmente al Monarca que los visitadores de buques no visiten, ni el Juez de Sanlúcar despache, hasta que lleven testimonio de los diputados de esta Universidad de cómo están (los maestros y pilotos) recibidos y descritos y asentados por cofrades y hermanos de dicha Universidad.

Termina el memorial, «y por tanto a Vuestra pedimos y suplicamos mandar proveer y acordar todo lo susodicho conforme a lo contenido en esta petición» (35).

Retribución máxima de un piloto en las diversas derrotas hacia América

Cuando el licenciado Suárez Carvajal visitó la Casa sevillana durante los años 1535-1536, se ocupó en reglamentar algunos aspectos de la actividad marítima. Así, por ejemplo, dejó una orden o tabla (fechada en Sevilla a 30 de octubre de 1536) señalando las retribuciones máximas a cobrar por los pilotos, según la derrota que siguiésen hasta América y el puerto de destino en las islas o el Nuevo Continente. Emolumentos que varían desde los 70 ducados para el viaje (que es ida y vuelta) por la derecha derrota hasta Santo Domingo o San Juan de Puerto Rico, hasta los 115 ducados que devenga el viaje a Tierra Firme o los 130 desde Sevilla a la Nueva España. (En el apéndice de este libro se ha incluido la tabla completa.)

Respecto a los salarios en los buques de Armada para la guarda de corsarios, el lector interesado puede hallar información completa en el Archivo General de Indias, Sección Contaduría, legajo 439 (que por cierto se halla bastante quemado), documentos que no incorporamos por falta material de espacio en las presentes páginas.

Nos queda por recordar una peculiaridad fiscal digna de señalar, respecto a la cobranza del Impuesto de Avería. Ya dejamos anotado en el capítulo sobre

(35) Todas estas actas, acuerdos y peticiones, así como otras muchas, se contienen en el libro ya citado *Actas de la Universidad de Mareantes de Sevilla*, publicado en 1972 en Sevilla, con estudio y comentario del profesor Luis Navarro.

piratería que las Armadas, para defenderse de ella, se sufragaban con el Impuesto de Avería. Pues bien, por parte de los encargados (receptores) de cobrarla se giró el correspondiente impuesto también en lo tocante al salario de los maestros, pilotos y resto de los tripulantes, lo que motivó la comprensible queja elevada a la Corona por quienes se consideraban con toda lógica agraviados. El Monarca admitió como justa esta petición, ordenando en carta fechada en Madrid a 3 de junio de 1564 que no se cobre Avería alguna de los salarios ni de los fletes, ni de la ropa que estos tripulantes hubieran granjeado durante el viaje (36).

Por nos nonbrado. Sopena de secynte mil mara
 vcdis parala camara de sntmagede lasca
 cafula a etc. Et tal sm con acuerdo de todos
 non bien otrom ablysu. figa en que sea pa
 rta de d

X lo tro si or denamos y mandamos. que to dos
 los maes tres y pilotos y contra maestres
 y des pensetos y escrivanos e marineros
 e grumetes y pajes y otros quales qe por
 nas. que fuer en en las. si las naos lo bria
 sea de las yndias que guarden y qm p lan
 tres capitulos de hoz de nungos. que h qe or
 deno e legendor. lices Caravajal de la nscip
 de sus mageres tasee visitando e otaca de
 tenoz sigiente d

Xvten que se manden al piloto que fuere nee
 navio qe entrado puerto. que to ma de tierra
 de qual qe parte que n por tate tome
 sea el tate de secol. d m e sm se amab
 y lo tragga. por tate timonjo. d m los di
 hos e finales d y m m s las. Baxas ys
 las. no vistas e otaque de cosa. que nee
 viaje fallare lo entree de vicihos. ofia
 alca. Et to se ponga en la mstruand
 Xv ten que nng m. maes tre. ni piloto. ni
 contra maestre. ni sea penseto. ni emuge
 ni nnguna. que nee navio. quon qe n tenga
 por tate paion. carnal. f nera de ma
 trimonio. Sopena que pierda quaz
 la parte de sus salarios. e a probadhamen
 te. e a plicas. lami tas por aee de
 nungas. e que que lo centena de d

Se ordena que se cumplan tres capítulos de Ordenanzas que dejó hechas el licenciado Suárez de Carvajal durante su visita a la Casa de Sevilla en el

(36) AGI. Sección Contaduría. Legajo 439.

año 1535. Recordamos que fruto de esta visita fue también el importante «aforamiento» de toneladas que incluimos en otras páginas del presente artículo.

Es importante señalar que en los tres capítulos de Ordenanzas que dejó hechas Suárez de Carvajal se ordena al piloto que fuere en el navío que, en cada puerto que tomase tierra, o en cualquier parte que recalase, «tome el altura del sol ante el escribano de la nao», y lo traiga por testimonio a los oficiales de Sevilla. «Asimismo las bayas, yslas no vistas, e otra qualquier cosa que en el viaje hallare...» (Archivo General de Indias. Sección Justicia. Legajo 946.)

Pilotos de Cádiz. Rivalidades por parte de Sevilla. Cartas de examen. Diferencias relativas a su expedición (37)

Apuntábamos en anteriores páginas la rivalidad entre Sevilla y Cádiz respecto al tráfico marítimo. Hasta en el examen de pilotos para la Carrera de Indias afloran estas luchas, precisando intervención real en varias ocasiones.

Desde Madrid, y con fecha 23 de noviembre de 1561, el Monarca se dirige a los oficiales de Sevilla diciéndoles: «Por parte del Concejo, Justicias y regimiento de la Ciudad de Cádiz me ha sido hecha relación que, como nos era notorio, porque se habían ofrecido, teníades enemistad a la dicha ciudad y vezinos della, y que si teníades deseo de quitar la contratación y carga y despacho de mercaderías que allí había para las Indias. Por lo qual auíades hecho y hazíades muchas molestias y vexaciones a los cargadores, pilotos y maestros de navíos juntando/os para ello con los almozarifes y otros mercaderes desa Ciudad, y que entre otros agravios que les hazíais era uno mu grande, que con ser la gente de la dicha Ciudad [de Cádiz] marítima, y aver allí muchas personas áviles y de experiencia para ser pilotos y maestros de navíos en esta navegación de las Indias, yéndose a examinar de los dichos oficios [pilotos y maestros] ante vosotros, no los queréis examinar, y si lo hazéis nos les queréis dar carta de examen, porque no haya en la dicha Ciudad Maestres ni Pilotos, y que ansy mesmo, si algunos de los que están examinados pierden la carta de examen y va a pedir otra, sólo por ser de la Ciudad de Cádiz no se la queréis dar ny consentís que se les dé...».

El Rey concluye esta carta a los oficiales de Sevilla ordenándoles lo siguiente: «Vos mando que veáis lo suso dicho y de aquí adelante no hagáis no consintáis hazer agrauio a los dichos Pilotos y Maestres en detenerles las cartas de exámenes... y quando alguno de ellos se le perdiere las dichas cartas de examen, proveeréis les den otras tales, jurando primeramente que las han perdido y así no las tienen en su poder ni en el de otras personas». (Fecha en Madrid, 23 de noviembre de 1561.)

Por el contrario, con anterioridad a la carta que acabamos de incluir, parece ser que se examinaban para maestros y pilotos de la Carrera de Indias

(37) Recordamos que la palabra española «piloto» equivale en inglés a «mate», mientras que la voz española «práctico» tiene su traducción en la inglesa «pilot».

«muchos Portugueses y extrangeros destos Reynos». Sepamos algo sobre ello (38).

Con fecha 31 de agosto del mismo año 1561, el Rey se dirige a «Nros. Offs. que residís en la cudad de Sevilla en la Casa de la Contratación de las Yndias», para decirles lo siguiente: «El dotor fran^o Hernández de Liébana, Fiscal en nro Consejo rreal de las Yndias (39), me ha hecho relación que por la Ordenanza ciento y treinta y cinco y ciento y quarenta y cinco de esta casa está dada la Orden que sea de tener... examen de los Pilotos y Maestres que an de nauegar en las carrera delas yndias, y que era sabedor [el fiscal don Francisco Hernández de Liébana] que contra la dicha se examinan muchos portugueses y extrangeros...».

El padrón real

Se instituyó un modelo oficial de carta de marear —padrón real— al crearse el cargo de piloto mayor (año 1508), y ser designado Américo Vespucio primer titular en dicho cargo.

Ya dejamos anotado que en las Ordenanzas primeras de 1503 se manda a los jueces/oficiales de Sevilla pongan especial cuidado en tener un «cargo general de todo lo que se ha descubierto y en adelante se vaya descubriendo». Se comienza, pues, por inventariar el nuevo y enorme patrimonio geográfico que los descubrimientos iban incorporando a la Corona. Autores como Pulido Rubio consideran que este apartado de Ordenanza puede estimarse como el primer antecedente para la confección de un padrón real (40).

Subraya Ricardo Cerezo que en la Casa hay una labor colegiada y continuada en el tiempo para elaborar el padrón real; cosa que no sucedió con la producción de cartas náuticas, confiada a muchas y diversas personas (a condición de que tales cartas fueran autorizadas por el piloto mayor), lo cual no propició el clima artesanal para crear escuela o dinastías de cartógrafos, hecho que ocurría en el Mediterráneo (41).

El padrón real, pues, se instituyó en 1508, y durante el siglo se efectuaron diversas revisiones para su actualización. El carácter provisional de la geografía contenida en el padrón venía impuesto por el ritmo de los descubrimientos y por los informes que los pilotos dejaban en la Casa al término de sus viajes.

Aunque en el orden técnico la perfección del padrón real se veía limitada por los medios e instrumentos náuticos coetáneos, en la práctica —y al ritmo de los descubrimientos— los cosmógrafos de la Casa adquirieron pronto un progresivo concepto general acorde con la geografía y tamaño del Planeta, e

(38) Carta a los oficiales de Sevilla, fechada en Madrid a 31 de agosto de 1561. AGI. Sección Indiferente General. Legajo 1966, tomo XIV, folio 64.

(39) Respecto al fiscal Liébana y su labor recopiladora, ver el trabajo de don Juan Manzano *Historia de las Recopilaciones de Indias*, que citamos en otro lugar.

(40) PULIDO RUBIO, José: *El piloto mayor de la Casa de Contratación*.

(41) CERZO, Ricardo: *La Cartografía andaluza, originada en el Padrón Real*.

igualmente una noción cada vez más fidedigna de la «misteriosa» declinación magnética ya atisbada por los navegantes bajo medievales (el nordestear o nourestear de las agujas o compases).

Contrastando con las representaciones, en gran parte imaginativas, de los cartógrafos europeos, los hombres de la Casa (y afines a ella) fueron desde un principio fieles a un método realista en el que no tenía cabida nada más que la observación de los accidentes geográficos.

No parece presumible que los primeros padrones reales fueran una carta universal. Fue el regreso de Juan Sebastián de Elcano a Sevilla —con su maltrecha nao *Victoria*—, tras circunvalar por primera vez la Tierra, el hecho de enorme trascendencia para la Geografía, la Náutica y, por tanto, para la Ciencia Cartográfica. A partir de aquí la información aportada por este novísimo descubrimiento permitirá la elaboración de cartas totalmente acordes con la realidad geográfica del planeta Tierra.

Revisiones del padrón real

Cuando en 1512 Juan Díaz de Solís ocupó el cargo de piloto mayor, que había dejado vacante Américo Vespucio, se le ordenó la revisión y ampliación del padrón real. El contenido de esta orden regia no es una repetición de la que se le dio a Américo Vespucio cuando se instituyó el padrón. Señala también Ricardo Cerezo que establece un método de trabajo colegiado para representar, amplia y fiablemente, la geografía indiana. Además se dispone trazar el padrón en pergamino, lo que trasluce un propósito de continuidad y de facilidad para hacer enmiendas que no se especificó en 1508.

No hay referencias respecto al trazado de este padrón, que se ordenó en 1512.

Después de la primera época aparecen las figuras de los primeros innovadores, como Diego Ribero, quienes a su vez darán paso a los teórico-prácticos (Alonso de Santa Cruz).

Habrá que llegar hasta los años 1535-1536, en los que el licenciado Suárez Carbajal visita la Casa de Sevilla y ordena —«destempladamente», en frase que recoge Cerezo— a Hernando Colón la confección de una carta de navegar auxiliado por los pilotos, cosmógrafos y maestros de hacer cartas.

En la junta reunida en 1535 por el licenciado Suárez Carbajal para hacer el nuevo padrón participan el entonces piloto mayor Sebastián Caboto, Pedro Mexía, Alonso de Chaves, Francisco Falero, Alonso de Santa Cruz, Diego Gutiérrez y otros pilotos prácticos en la navegación de las Indias. Hubo serias discusiones respecto a la posición geográfica de determinados lugares, diferencias que, en el fondo, eran el contraste entre los prácticos y los científicos. Como el debate se prolongara, retrasando la elaboración del nuevo padrón, Suárez Carbajal mandó someterlo a votación, y a Caboto que lo firmara. El padrón fue concluido.

Ricardo Cerezo recuerda que nuestro desconocimiento del padrón, trazado por orden de Suárez Carbajal, no impide que sepamos cuál era su contenido geográfico (al menos, por aproximación), basándonos en Pedro Mártir, Fernández de Oviedo y en una carta que Alonso de Chaves trazó inspirada en el mismo padrón (42).

Al mismo tiempo que Alonso de Chaves trazaba su carta, Alonso de Santa Cruz elaboraba unas cartas de navegación que habrían de constituir su célebre *Islario* (43).

Como consecuencia de la revisión del padrón real y de los últimos trabajos cartográficos de Alonso de Chaves y Alonso de Santa Cruz, se impuso el sistema para el trazado de las cartas náuticas, con un contenido hidrográfico antes inexistente, que incentivó técnica y conceptualmente a los cosmógrafos españoles —no sólo a los de Sevilla, sino también a los del Consejo de Indias—, según subraya Cerezo.

Desde esta última perspectiva culminará Alonso de Santa Cruz la ímproba obra cartográfica que le dará fama universal.

Tras la elaboración del padrón real ordenada en 1535-1536, y además de las correcciones que por oficio corresponde hacer al piloto mayor, durante el siglo XVI se realizan enmiendas importantes en 1544, 1553 y 1562. Sin embargo, lo que dará una nueva orientación a la Cartografía Náutica española es la reconsideración del concepto de padrón real realizada, en 1596, por el piloto mayor Andrés García de Céspedes. La geografía marítima se representa ahora dividida en áreas mediante tres padrones generales y seis padrones particulares.

El interés de la Corona hacia la Geografía y Cosmografía no tenía sóloamente móvil científico-teórico, toda vez que el conocimiento geográfico era elemento indispensable para tomar decisiones a nivel político internacional. Son ampliamente conocidas diversas incidencias derivadas de la rivalidad descubridora luso-castellana. Rivalidad que proporcionó muchos quebraderos de cabeza y no sólo a los respectivos monarcas y sus autoridades, sino a los hombres que en la lejana Oceanía, Asia o África estaban «en la brecha». Baste recordar algún problema de los muchos con que hubo de luchar Elcano mientras completaba el primer viaje en torno al Globo.

Como señala el doctor Castañeda Delgado, «no es posible estudiar los orígenes de la civilización cristiana y europea en el Nuevo Mundo sin tropezar con las bulas pontificias de Alejandro VI» (44).

(42) Ricardo Cerezo cree muy posible que la orden del licenciado Suárez Carbajal a Hernando Colón, respecto a revisar el padrón, se fundamentara en la información facilitada al visitador por el piloto mayor Sebastián Caboto. Por cierto, Cerezo no tiene en gran estima el saber teórico y práctico de Caboto.

(43) Puede verse el libro, magnífica y cuidadosamente editado, *Alonso de Santa Cruz y su obra geográfica*.

(44) CASTAÑEDA DELGADO, Paulino: *La teocracia pontifical y la conquista de América*. Vitoria, 1968.

«Pomas» o esferas terrestres

Por eso los nuevos mapas, cartas geográficas, «descripciones», etc., reciben la mayor atención por parte de todos. Y hacen su aparición las pequeñas esferas terrestres con las que el estudioso de la época representa en forma clara y accesible aquello que los descubrimientos y viajes (y en especial la circunnavegación de Elcano/Magallanes), le van corroborando.

Como dice don Julio Guillén: «En los comienzos del siglo XVI, más concretamente en su primer tercio, la cuestión del meridiano de partición entre los descubrimientos de España y Portugal y ante la imposibilidad de representar en un plano la “globosidad” de la Tierra, los “pomas” o esferas terrestres estuvieron muy en boga, y buena prueba de ello es el gran número de las mismas que figuran en los papeles de la expedición de Magallanes» (45).

Desde Valladolid, y con fecha 5 de mayo de 1537, el Rey se dirige a Sebastián Caboto —a la sazón piloto mayor de la Casa de Sevilla— para mandarle que venga a la Corte trayendo con él alguna carta de marear nueva y una bola de mapamundi que se había enviado a los oficiales de Sevilla para que la hiciesen pintar (46).

Mediciones por mar y desde tierra

Es interesante el larguísimo expediente de cierto cosmógrafo, un tal Jaime Juan, quien es enviado a Nueva España y a Filipinas a tomar alturas, anotar desviaciones, levantar mapas, etc. Se le asigna la compañía de un capitán, Gabriel Ribera, y se busca dinero, por todos los medios, para pagar a este científico su trabajo (47); corría el año 1583.

Desde Valencia a Lisboa pasando por Paymogo

Durante los primeros años del siglo XVII proliferan, como dije, los que dicen haber hallado solución para casi todos los problemas de la navegación científica.

(45) GUILLÉN TATO, Julio: «Un globo terrestre del siglo XVI». *Revista de Indias*, Madrid, 1941; pp. 97-106. Para Guillén se trata de un globo flamenco, de la escuela o tal vez taller de Mercator, construido hacia 1540.

(46) AGI. Indiferente General. Legajo 1962, tomo V.

(47) «A Jaime Juan, natural valenciano, hombre experto en matemáticas y calculaciones de astronomía y que sabrá muy bien hacer las observaciones que se le mandaren... quiere recibir su Magestad en su servicio para que vaya en compañía del Capitán Gabriel de Ribera a la Nueva España y de ahí pase con él a las Filipinas...» «Debe el dicho Jaime mirar bien lo que los Pilotos y marineros usan en sus navegaciones para que por sus operaciones vea en qué andan ciertos, o en qué andan errados, para poco a poco darles a entender la verdad en una cosa y otra...» «Lo que ha de hacer con el dicho Jaime Juan acerca de su comodidad. Que se le pague en Sevilla, en Nueva España, en Filipinas...» «Que se tenga mucha cuenta en su persona y se le ayude y favorezca, como a persona que va en servicio de su Mg.» (AGI. Indiferente General. Legajo 740.)

Es curioso que, entre los medios a que se recurre para hallar la declinación magnética correspondiente a cada meridiano, se propongan los siguientes:

«...en el entretanto que se llega el tiempo de yr a hazer las experiencias por la mar, las hizieren en España en algunos lugares de ella; sería a propósito hacerlas desde Valencia hasta Lisboa, por haber de travesía ciento cinquenta leguas, poco más o menos, que en el paralelo de 39, que es por donde corre casi todo este camino, vienen a ser quasi onze Grados de Longitud» (48).

Sobre la «variación de la aguja», y para hallarla en los diversos paralelos, se realizan mediciones en Córdoba, Sierra Morena, Peñafior, Tocina, etc. Se habla del «Meridiano de Sevilla» y del «Meridiano de Madrid». Se efectúan experimentos en Paymogo «que es el último lugar de Castilla» (49).

Respecto al misterioso (y un tanto estrafalario) cosmógrafo Lorenzo Ferrer Maldonado, natural de Guadix (Granada), quien a principios del siglo XVII brujuleaba por antesalas y despachos, véase lo expuesto por Juan Gil en el tomo II (páginas 324 a 329) de *Mitos y Utopías del Descubrimiento*, así como por Carlos Asenjo Sedano en la *Revista de Historia Naval*, número 22.

Desde Sevilla a Sevilla... por el Pacífico y el Índico

Larguísima derrota que iniciara en Sevilla Magallanes comandando cinco naves, y que el heroico Elcano concluyera como maestre de la maltrecha nao *Victoria*, dejándola surta en el puerto de Sevilla, tras haber navegado la primera vuelta al mundo.

¿Nos damos cuenta los sevillanos, hoy, al final del siglo XX, de lo que aquella hazaña a través de tres océanos supuso? Dieciocho hombres famélicos tripulando una pequeña embarcación comida por la broma, y baqueteada por años de navegación en los mares y parajes más duros del planeta. Y la dificultad geográfica de la derrota que pudo haber traído Elcano de no haber sido por el problema de los límites con la gran nación descubridora portuguesa, se vio ciertamente incrementada, precisamente, por esa circunstancia, según recuerda Arteche (50).

La *Victoria* navegó por latitudes todavía más al Sur que la isla de Amsterdam, perdida en el Índico entre los extremos meridionales del continente africano y Australia.

Por nuestra parte, subrayar que los tiempos y vientos que reinan en aquellas latitudes del hemisferio sur han sido certeramente referidos por los navegantes de habla inglesa como *the roaring forties*, o sea, «los rugientes cuarenta» o los «aulladores del cuarenta», sobre poco más o menos.

(48) AGI. Sección Patronato. Legajo 262 (n.º /). Madrid, 30 de junio de 1615.

(49) AGI. Sección Patronato. Legajo 262. Ramo 4.

(50) ARTECHE, José de: *Elcano*. Espasa Calpe. Colección Austral. Madrid, 1972, pp. 160 y 161.

Como señala Arteche, quienes hablando de Elcano propenden a comentarios que lo disminuyen, «es seguro que no se han tomado siquiera el trabajo de recorrer con su vista en algún planisferio el enorme arco de círculo que describe su solitaria ruta desde la isla de Timor, en Oceanía, hasta Sanlúcar de Barrameda.

Los mismos portugueses, formidables navegantes, apenas se imaginaban que Elcano pudiese llegar a la barra de Sanlúcar. Y para esta gloriosa y larguísima derrota, escasamente emplea Pigafetta unas tres páginas. Como dice Morales Padrón: «Hay una maligna intención en esa táctica del silencio» (51).

El 6 de septiembre de 1522 Elcano fondea en Sanlúcar, a los tres años menos catorce días de su salida. Dos días después, la nao *Victoria* atracaba en Sevilla. Conocemos el nombre y filiación de los dieciocho hombres que la tripularon.

En aquella gran hazaña también colaboró, en cierto modo, el puerto sevillano.

Los grandes descubrimientos geográficos realizados por Iberia durante los siglos XV y XVI trastocan la organización comercial mediterránea existente en la Edad Media.

Así, por ejemplo, los viajes de los extraordinarios navegantes portugueses Bartolomé Díaz y Vasco de Gama asestaron un duro golpe a la actividad mercantil de venecianos, genoveses y florentinos. Portugal, que había doblado el temible cabo al sur de África y navegaba con toda soltura por el océano Índico, veía con recelo la posible apertura de un nuevo camino para la especiería, ya que esto podía suponer un serio ataque a sus intereses en el tráfico de esta mercancía, que recibía por el Atlántico. E igualmente perjudicaría a Venecia, a la que llegaban las especias por el Mediterráneo (52).

En lo que se refiere a España, el equilibrio comercial interno, roto desde 1503 por el papel decisivo de Sevilla, se intentará restablecer por la acción conjunta de los banqueros burgaleses y alemanes, mediante una de las expediciones que parte de Sevilla y las de La Coruña o Panamá, como veremos brevemente.

Hay motivos para considerar el viaje de Magallanes desde Sevilla como un triunfo de la banca burgalesa. Pero ni la voluntad decidida del Monarca logró allanar las trabas con que parte de la Sevilla oficial zancadilleó el despacho de la Armada. Magallanes quería zarpar antes del 25 de agosto de 1518, pero los oficiales de la Casa sevillana consiguieron retrasarlo (53).

El viaje de Magallanes-Elcano encontró al fin la deseada ruta de la especiería. La sola venta del clavo que trajera a Sevilla la gloriosa y maltrecha nao *Victoria*, supuso una considerable cifra. Los banqueros alemanes se lanzaron comprensiblemente sobre la oportunidad que se les presentaba, y Cristóbal de

(51) MORALES PADRÓN: *Op. cit.*, p. 270.

(52) MAGALLANES GODINHO: «Os descobrimentos e a Economia mundial». Citado por el profesor Juan Gil en el Tomo II (El Pacífico) de su obra *Mitos y Utopías del Descubrimiento*. Alianza Editorial. Madrid, 1989.

(53) GIL, Juan: *Op. cit.*, p. 17.

Haro fue nombrado factor de la Contratación de la especiería del Maluco, cuya Casa había de radicar en La Coruña; se forjaron en la ciudad gallega planes de gran alcance, y aparte de algún viaje que partiría de allí (Loaysa), la expedición de Gil González Dávila (respaldada por Critóbal de Haro) intentaba arribar al Maluco desde Panamá.

Sevilla frente a La Coruña. La Armada de Caboto (54)

Mientras se aprestaba en Vizcaya y La Coruña la armada de Loaysa, que zarparía de este último puerto el 24 de julio de 1525, hubo recelos y protestas en la sede por antonomasia del comercio indiano, Sevilla, que no podía permitir que se le arrebatara por las buenas el negocio de la especiería. En 1524 se formó en Sevilla un grupo armador integrado por varios acaudalados mercaderes afincados en la ciudad, quienes firman ante escribano una propuesta de descubrimiento en la que invertirían grandes sumas. El encargado de gestionar el permiso regio fue Sebastián Caboto, a la sazón piloto mayor en la Casa sevillana (55).

El consentimiento de la Corona llegó el 4 de marzo de 1525, aceptadas en su mayor parte las cláusulas de Caboto. Hasta el 3 de abril de 1526 la pequeña armada no cruzó la barra de Sanlúcar. La expedición «fue a descubrir el especiería (que ya estaba descubierto), en flagrante atentado contra los derechos de la Casa de La Coruña. La armada era más bien una concesión imperial a la presión de los grandes banqueros genoveses en primer lugar, y de los mercaderes sevillanos en último término».

(54) Seguimos la exposición del profesor Juan Gil, en su obra ya citada *Mitos y Utopías del Descubrimiento*. (Tomo II.)

(55) Respecto a Caboto, véase: *Los armadores de Sebastián Caboto, un inglés entre italianos*, del autor arriba citado.

APÉNDICE

Retribución máxima de un piloto en las diversas derrotas hacia América

Cuando el licenciado Suárez Carvajal visitó la Casa sevillana, durante los años 1535-1536, se ocupó en reglamentar algunos asuntos de la actividad marítima. Veamos:

a) Tres capítulos de ordenanzas (a los que ya nos hemos referido). En realidad, más que unas ordenanzas (recordemos que las ordenanzas recientes para la Casa de Sevilla databan del año 1531), más que unas ordenanzas —repetimos—, se trataba de una instrucción para los maestros y pilotos que navegaban a las Indias.

b) El aforamiento de las toneladas (al que asimismo nos hemos referido),
y

c) Una orden o tabla señalando los sueldos, quintaladas, etc., en suma, los emolumentos máximos o retribuciones límites que habrían de percibir los pilotos de acuerdo con la derrota que siguiesen hasta América y con el puerto de destino en el Nuevo Continente o las islas.

Veamos, pues, ahora, estas retribuciones para cada uno de los viajes, «que es yda y vuelta».

Sesenta ducados: derecha derrota hasta Santo Domingo o San Juan del Puerto Rico.

Ochenta ducados: yendo a la isla Española, tocando las islas de Cabo Verde o San Juan o Cubagua.

Noventa ducados: a Cuba haciendo escala «o no la haciendo».

Noventa y cinco ducados: a Santa Marta o Cartagena.

Ciento cinco ducados: derecha derrota a Tierra Firme, sin tener obligación de hacer escala ni demora alguna, aunque hagan escalas para tomar agua y otras cosas necesarias.

Ciento quince ducados: a Tierra Firme haciendo escalas en cualesquier partes que con ellos fuere concertado.

Ciento treinta ducados: los pilotos que fueren a la Nueva España aunque hagan cualesquier escalas.

Se ordena que si los pilotos quisieren ir más apartes de los fletes del navío, que no por partida cierta según dicho es, que los que fueren a las islas Española, San Juan y la Hauana, no puedan llevar más de hasta tres soldadas, con sus quintaladas, como es costumbre, e los que fueren a la Nueva España e Tierra Firme e otras cualesquier partes no lleven más que hasta quatro soldadas.

Se dispone finalmente que ningún mercader, maestre ni dueño de navío puede dar ni dé a los pilotos por viaje alguno de los enumerados, «que es yda y vuelta» más cantidad por vía directa o indirecta de la que ya declarada. Las penas señaladas son graves: pérdida del navío (o la parte que en él se tuviere). Suspensión o privación del oficio de maestre y de pilotos, etc. Fechada en Sevilla a treinta de octubre de 1536.

Bibliografía

- ARROYO, Ricardo: Edición de la obra de Falero *Tratado del sphaera y del arte de marear*. Madrid, 1990.
- CEREZO, Ricardo: «Las rutas marítimas españolas en el siglo XVI». Publicado en *Cuadernos monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval. Ciclo conferencias, noviembre 1987.
- «La Carta de Juan de la Cosa» (I, II, III). *Revista de Historia Naval*, núms. 39, 42 y 44.
- CUESTA, María del Pilar: «Una colección de historigrafía náutica del siglo XVI». *Revista de Historia Naval*, núm. 42, año 1993.
- CUESTA DOMINGO, Mariano: «García de Palacio, escritor castrense y de náutica». *Revista de Historia Naval*, núm. 46, año 1994.
- ETAYO-PIÑOL, María Ange: «Medina y Cortés o el aprendizaje de las técnicas de navegación en Europa en el siglo XVI». *Revista de Historia Naval*, núm. 61, año 1998.
- GOICOECHEA PORTUONDO, J. M.: «La cartografía española de América del siglo XVI». *Revista de Historia Naval*, núm. 26, año 1989.
- LANDÍN CARRASCO, Amancio: *Islario español del Pacífico*. Madrid, 1984.
- «Naos españolas en el Pacífico». *Revista de Historia Naval*, núm. 36, año 1992.
- MARTÍNEZ SHAW, Carlos; LANDÍN CARRASCO, Amancio; DÍAZ TRECHUELO, Lourdes; HIGUERAS, Dolores, y otros autores: *El Pacífico español de Magallanes a Malaspina*.
- TRUEBA, Eduardo; LLAVADOR, José: «Geografía conflictiva en la expansión marítima luso/española (siglo XVI)». *Revista de Historia Naval*, núm. 58, año 1997.

LA INFRAESTRUCTURA NAVAL EN EL SIGLO DE LAS LUCES

Antonio de la VEGA BLASCO
Investigador naval

Introducción

Es curiosa la utilización de la palabra *infraestructura* como título, marco, de estas líneas que van a continuación, y es que es un término de moda y choca algo aplicado al siglo XVIII, el de las luces, que tan lejano nos queda y creo que en exceso.

(*Infraestructura*, etimológicamente «lo que está debajo», de la construcción, casa, ferrocarril, etc.)

Se usa hoy, en general, *infraestructura* como término económico, es decir, la base física sobre la que se asienta la economía de un país. Ya todo es económico; en temas aeronáuticos es el conjunto de instalaciones en tierra necesarias para que las aeronaves vuelen. Es este el sentido en que lo utilizaremos aquí: trataremos sobre las instalaciones que poseía en tierra la Armada y que eran necesarias para que un barco saliera a la mar completamente listo para desempeñar comisión, y es que hasta ese momento hay muchas cosas detrás, debajo, que soportan lo que navega; en definitiva, también un buque es una construcción.

Donde se crea el barco, astilleros; donde se le arma y mantiene, arsenal; donde se forma y se recluta al personal en los distintos oficios necesarios, escuelas; y donde se le atiende sanitariamente, hospitales.

El siglo de las luces es el otro acotamiento de este trabajo: la llegada de los Borbones franceses al trono de Su Católica Majestad, justo en 1700, y sus reformas en todos los órdenes del Estado, y que se puede decir que termina, a los efectos que nos ocupan, en 1805 en el combate del cabo Trafalgar. Interesante período histórico en el que la Marina tendrá su cenit y su nadir. El influjo francés se manifestaba en lo intelectual y en lo técnico, en el gusto, las costumbres y, cómo no, en la moda. Hay ruptura, enfrentamiento de lo tradicional, representado por la Contrarreforma, fosilizado en la decadencia posterior, y con el último Austria frente a una concepción digamos europea de la vida. Triunfo de la técnica, de lo racional, de la cultura, del conocimiento científico, en suma. Como es lógico los marinos participaron activamente en el proceso, y la Armada pudo crecer al compás del desarrollo económico y demográfico alcanzado durante el siglo. La población aumentó un 50 por 100 (de 8 a 12 millones). La burguesía ganó terreno en la estructura social, con aumento del tráfico comercial, llegándose al libre comercio; hay industrialización, aumenta la tradición mercantilista, las regiones periféricas aumentaron su peso relativo respecto a las del interior. Se adquirió nueva presencia en el

concierto internacional, con fuerza, gracias a la flota de guerra, punta de lanza de la nueva y flamante situación económica.

En estas consideraciones previas deseo expresar finalmente que dado el tiempo y el tema no espere el lector grandes novedades, no hay investigación, en todo caso sólo aquéllas que una apretada síntesis como ésta pueda alumbrar.

Al principio del período considerado existían varias flotas funcionando de forma relativamente independiente, sostenidas, en general, cada una de ellas por las posibilidades de las zonas en que estaban basadas, personal, material, financiación; lo cual era en parte lógico dadas las dificultades de comunicación entre las diferentes partes del imperio. La Península estaba defendida por la Armada del Océano, sin base fija pero muy vista por Cádiz; los convoyes con América estaban protegidos por la Armada de la Avería; en el golfo de México navegaba la Armada de Barlovento; en el Pacífico la llamada del Mar del Sur, muchas veces inexistente. En Europa, en Flandes, la de este nombre. Cierran la lista las escuadras de Galeras, la de los Doria y las de España, Nápoles y Sicilia. Los barcos eran de variada tipología, contruidos según planos y formas experimentales, heredadas de padres a hijos; sus prestaciones no podían ser más que dispares. Se construían en lugares tan diferentes de nuestras posesiones como Manila, Guayaquil o Vera Cruz, por citar las más lejanas. Los mandos provenían de la aristocracia, familias dedicadas a la Marina, o procedían de la base, iniciados en la Carrera de Indias.

Al terminar la guerra de Sucesión (1714) se puede afirmar que la Armada o quizá mejor, las armadas, estaban absolutamente bajo mínimos, ya que las pérdidas habían sido grandes y la construcción escasa, y hubo que llegar a la adquisición directa —recuérdese que perdimos Gibraltar el año 1704—. Hay que reorganizar, al estilo francés, por supuesto (Colbert), y para ello en 1705 se crea el cargo de intendente general de la Marina, con amplios poderes en la fabricación y carena de buques, creación de pertrechos, control de caudales, etcétera.

No vamos a entrar en temas orgánicos, pero a veces será imprescindible hacerlo. Alberoni toma el poder en 1714, gobernaría cinco fecundos años, y este mismo año se inicia la unificación de las diversas escuadras, al hacerlo la del Océano y la de Avería, y por primera vez el 21 de febrero la Secretaría de Marina e Indias se separa de la Guerra, aunque esta unión sea efímera, ya que la desempeñaría Bernardo Tinajero hasta el 28 de abril de 1715, quien como es sabido era un comerciante andaluz con contactos gubernamentales; y llegados a 1717, año en el que Patiño es nombrado intendente general de la Marina el 28 de enero, ya en febrero (R. O. del día 10) empiezan las disposiciones reformadoras: se reorganizan las brigadas de Artillería, reducidas a dos de 60 hombres, aunque posteriormente aumentaron a siete en 1726 y a 16 en 1786, y los batallones de Marina, 12 de 600 hombres. En Cádiz ocuparon el cuartel de San Felipe, y al pasar el Departamento a la Isla de León, el castillo de San Romualdo, que estaba a la entrada de la población.

Patíño

Patíño ha sido calificado por Fernández Duro como el «fundador de la Armada del siglo XVIII». Su obra fue inmensa, legislando, sobre todo, ciertos aspectos: Colegio de Pilotos de San Telmo, en Sevilla, Cuerpo de Ingenieros para limpieza de puertos, deslindando las responsabilidades y cometidos de los contadores, comisarios y ordenadores de pagos.

Su talento organizador y su honradez le permitieron establecer un sistema de contratos para el acopio de materiales, con adjudicaciones en pública subasta, logrando desarrollar la industria nacional y pertrechar a la Marina con lo necesario y en tiempo útil; falleció el 3 de noviembre de 1736, y pobre, para nuestro ejemplo.

Conviene hacer un recordatorio sobre los tipos de buques del momento, o por lo menos los más importantes y característicos que por entonces constituían las escuadras. Era el rey el navío, navío de línea, bien de dos puentes (60 a 74 cañones), bien de tres puentes (80 a 100 cañones). De gran resistencia, gran tamaño, buena estabilidad y notable superficie de vela. Seguían la fragata (30 a 50 cañones), veloz para la descubierta; el bergantín aseguraba las comunicaciones —de dos palos, mayor y trinquete, con bauprés de velas cuadras—; la balandra de un solo palo, pequeña; el jabeque, de tres palos, característico del Mediterráneo, navegaba a vela y remo, y también la galera, la galera tradicional.

El 15 de abril se le da reglamento al Cuerpo de Oficiales de Guerra de la Armada, embrión del futuro Cuerpo General. Y no es casual que sea el mismo día el que se crea la Compañía de Guardias Marinas, crisálida de la que saldrán formados teóricamente en tierra, especialmente matemáticas, y prácticamente en la mar los oficiales de la Armada; la primera compañía se instaló en Cádiz, cerca de la catedral, en el barrio llamado del Populo, en un caserón propiedad de don Juan de Villavicencio en régimen abierto, pasando años después a la Isla de León, a la Casa de la Reina o del Sacramento. Se incorporaban a la Corona jóvenes caballeros, hijosdalgo notorios, con sed de gloria, como escribió el propio Patíño. Finalmente, el 17 de abril se dota de Reglamento al Cuerpo de Ministerio, o sea, al administrativo de la Armada.

Es evidente que Patíño conocía previamente la realidad, la conocía globalmente, con saber universal, y por ello pudo plasmar de forma inmediata en leyes lo adecuado para dirigirlo hacia los fines previstos. Y no sólo por estas organizaciones citadas, sino también por lo que, más adelante, al tratar los arsenales conoceremos. Ha nacido la Armada Real. Aunque en un tono más estricto se puede decir que la Armada Real está diseñada en los principios generales de reforma, expuestos por el Rey en una cédula de fecha 21 de febrero de 1714 en la que se suprimen los títulos de las escuadras regionales y de destino específico.

Arsenales

Y ahora hablemos de la parte fundamental: los astilleros y arsenales creados o potenciados durante esta época.

Dejaremos de lado los gastos, los costes, no hay lugar aquí para tantos números, pero sí recordaremos que fueron fabulosos.

La política borbónica era reformadora y supuso en el territorio nacional una serie de reformas a la naturaleza en un deseo de aumentar la riqueza y el bienestar de su habitantes, fin ilustrado, base de la polémica política y puesto todo ello al servicio de los fines de la Casa reinante, que no siempre coincidían con los que eran propios de España.

El deseado aumento de las fuerzas navales para poder competir con las de las primeras naciones de la época, sobre todo Inglaterra, conducía inevitablemente a la creación de arsenales, astilleros y bases de armamento y reparación. Recordemos la definición que da el capitán de fragata Timoteo O'Scanlan en su conocido *Diccionario Marítimo Español*: «Sitio cerrado o cercado y contiguo al mar en algún puerto, donde se construyen, reparan y conservan los bajeles de guerra, sus pertrechos y armamentos».

Cádiz

Iniciamos nuestro navegar con Cádiz, primer departamento marítimo de España, sobre todo tras pasar a ser la cabecera de la Carrera de Indias en el año 1717, tras años de pertenecer a Sevilla; y aunque ya en los últimos años del siglo xvii el comercio quedaba en Cádiz, y en Sevilla los organismos oficiales, las especiales condiciones marineras de la bahía de Cádiz por todos conocidas, más el aumento de los buques y su tonelaje, la hacían más idónea; además era fácilmente defendible y tenía cerca terrenos fértiles para abastecer las flotas.

El conjunto de organismos e instalaciones y buques de la Armada en Cádiz ciudad y sus alrededores —Puntales, San Fernando, La Carraca— no gozó de un proyecto inicial y único como le sucedió a Cartagena y a Ferrol, de ello se quejó y mucho el marqués de la Victoria, para el cual Ferrol siempre fue un error. Las inversiones fueron irregulares y hay que esperar a Carlos III para su potenciación.

A lo largo del siglo (1731, 1743, 1750) siempre se estudió la posibilidad de sacar de la ciudad de Cádiz sus instalaciones, el Departamento, la Academia de Guardias Marinas, era acercar la cabeza a los miembros; evidentemente Cádiz luchó por que ello no sucediese, y hasta 1768 no se logró. Era secretario de Estado y de Marina e Indias Arriaga, y director general de la Armada el marqués de la Victoria. Al instalarse la Armada, como se pudo, en la Isla de León se produjo otra dispersión de los organismos y cuarteles y también la dificultad de comunicación con el arsenal de La Carraca; finalmente se decidió crear un conjunto único, una nueva ciudad que se denominó San Carlos (R. O. de 14 de marzo de 1786), en terrenos propiedad del duque de Arcos, adquiridos en 1775. Se acercaba el Departamento al arsenal y se alejaba de San Fernando.

El 21 de febrero de 1729 Felipe V había visitado la Isla en unión de su familia, se supone que por sugerencia de sus asesores, con el fin de convenirlo sobre la necesidad de trasladar la Armada (el Departamento, etc.) al

lugar. Felipe V asistió a una pesca y visitó el astillero de Puntales los días 15 y 16. El 21 de mayo incorporó por medio de una Real Cédula la Isla a la Corona, y ya tenemos la Real Isla de León.

Cuando el marqués de la Victoria meditaba sobre cómo debían ser las instalaciones de la Isla de León, la futura población de San Carlos, pensó en estas instalaciones: fuerzas, dos o tres pabellones para los batallones de Marina, con alojamientos para oficiales y suboficiales, y patios espaciosos para la instrucción, un pabellón para las brigadas de Artillería. Servicios, dos hospitales, panadería, bodega, almacenes, etc. Una casa grande para el piloto mayor y otros de la Armada. Una casa grande para alojamiento de guardias marinas que integrase todo lo necesario para su servicio, también una casa para la Intendencia y una iglesia con alojamiento para sus servidores.

Hoy, que tanto hablamos de alquileres y de la «Ley Boyer», podemos recordar con fruición la Real Orden de 24 de noviembre de 1769, en la que se afirmaba, ante la subida de alquileres motivados por el traslado de numeroso personal de Cádiz a la Isla de León, «que la Marina tiene justísimo derecho a vivir las casas al mismo precio que rentaban antes» (lo de la ley del mercado es una historia posterior). Aunque se salga de los límites de este trabajo, quizá no es inoportuno recordar que la actual San Fernando recibió este nombre el 27 de noviembre de 1813, tras la defensa efectuada contra los franceses. Tenía razón Patiño cuando bastantes años antes decía que Cádiz se defendía en la Isla de León.

El secretario de Marina don Pedro Castejón y Salazar (1776-1783) fue el impulsor decidido de la nueva ciudad de San Carlos. Con ideas de Castejón, los sucesivos ingenieros —Sabatini (proyecto aprobado por el Rey el 21 de junio de 1777), Imperial Digueri, marqués de Ureña— fueron produciendo plano tras plano, reforma tras reforma, todo ello dependiendo también de la situación económica, que no fue precisamente buena ni lineal.

El primer proyecto era, podríamos decir, «grandioso», un reducto de forma pentagonal, unido por carreteras a Cádiz, Isla de León y arsenal, con sus muelles y dársenas de ataque.

Por Real Orden de 23 de noviembre de 1784 se dispuso que los terrenos de la nueva población quedaran sujetos a la jurisdicción de Marina, o lo que es lo mismo, a la del capitán general del Departamento, que era en aquel entonces don Luis de Córdova.

En 1786 se pretendía, según aprobación de planos, que existiese la Capitánía General, Contaduría, Tesorería, Academia de Pilotos, Basílica, Hospital, Cuarteles de Batallones y de Artillería, y Academia de Guardias Marinas.

El edificio que hoy alberga a la Escuela de Suboficiales se construyó inicialmente para ser usado como casa de Intendencia, y fue comenzado en 1786, dirigiendo las obras desde 1789 el marqués de Ureña y a partir de 1793 el capitán de navío Juan Smith. También ocupó uno de los lados la Academia de Pilotos.

El 3 de julio de 1786 comenzaron las obras de la que debía ser iglesia, dirigidas por el ingeniero Vicente Imperial, suspendiéndose los trabajos en 1794

por falta de dinero, y aunque a principios del siglo XIX se continuaron, volvieron a quedar suspendidas hasta 1845, ya como Panteón de Marinos Ilustres a partir de la Real Orden de 10 de octubre de 1850, siendo ministro el marqués de Molins, que es su destino actual.

El Cuartel de Batallones, donde hoy está instalado el Tercio de Armada, fue iniciado en 1785 y terminado a finales de 1803. El edificio, muy hermoso, con sus once arcos formando la fachada principal, consta de cuatro pisos y tiene 108 metros de frente por 17 de altura.

Idéntico al Colegio Naval, aunque de menos proporciones, se encuentra un edificio contiguo al Panteón de Marinos Ilustres, que en un principio estaba destinado a ser la residencia del capitán general, pero que nunca fue utilizado como tal, y allí se instaló el Cuartel de Inválidos. La obra fue entregada el 8 de octubre de 1797. Posteriormente fue archivo y biblioteca.

La Carraca, que fue el primer arsenal del Rey, ordenado y sugerido por Patiño en 1717, comenzó su construcción en 1721. El lugar por él elegido lo fue evidentemente por razones de seguridad, es decir, por las dificultades de atacarlo desde la mar, más que por las condiciones del terreno. Aumentó y creció a lo largo del siglo sin que se pueda por ello dar una fecha exacta de terminación.

En 1730 se botó el navío *Andalucía*, de 62 cañones; el año anterior, según el marqués de San Felipe, el *Hércules*, de 60, ante la presencia de Su Majestad el rey Felipe V en el astillero de El Puntal, llevando la cuenta y razón el comisario don Alejo Gutiérrez de Rubalcaba. Al parecer hubo por las mismas fechas cuatro navíos *Hércules*.

Aclaremos que en la elección del lugar tampoco en este caso hubo unanimidad, y es que quedaba lejos de Cádiz, se habló de Puerto Real y de Puntales, amén del lecho de lodo que rodeaba e incluso formaba el islote.

El origen de la industria naval local hay que buscarlo en el carenero de galeras existente en el Puente Zuazo, ya en el siglo XVI, ampliado en el siglo siguiente con sus fábricas de lonas y jarcias, talleres, almacenes y hasta capilla propia. Como de una riqueza se pasa a otra, también se crearon los astilleros de Puntales y de Trocadero en la misma bahía, y en La Carraca o en sus esteros próximos se construían y reparaban buques, en general galeones de la Carrera de Indias.

Aparentemente, el primer plan general que se proyectó fue debido al ingeniero Ignacio Sala, ingeniero militar, hacia 1720, pero, por su envergadura, se fue modificando el diseño. Sería demasiado prolijo contar aquí su evolución de forma pormenorizada; lo que quizá sí convenga relatar es la casi interminable lista de oficios o especialidades del personal de Maestranza: aserradores, armeros, albañiles, boyeros, canteros y carpinteros de ribera y de lo blanco, calafates, cerrajeros, escultores, faroleros, guardalmacenes, herreros, motoneeros, remolares, toneleros, pintores, sastres; y faltan los veleros, las fábricas de jarcias y lonas, y los más distinguidos, los dedicados a los instrumentos náuticos. Más tarde tendremos a los incipientes maquinistas dedicados a las bombas de fuego, nueva profesión que daría mucho que hablar en la Armada.

Primero se aplicaron en achicar diques y poco después en serrar maderas. Faltan las fundiciones de plomo, hierro y cobre, en su caso.

Y si hemos hablado del lodazal que era La Carraca, justo es que recordemos las dificultades encontradas para construir los diques de carena, y también hay que decir que La Carraca pertenecía al término municipal de Puerto Real.

Todo el conjunto recibió un gran impulso por una Real Orden de Fernando VI el año 1752 (3 de octubre), el terreno (isla) quedó definido por el agua circundante: al Norte, el caño de Higuerón; al Este, el caño de la Culebra; al Sur, el de Sancti Petri y al Oeste, la Machina; y precisando más, al NE el caño de la Cruz. Sus puertas eran al Oeste, la de San Fernando y al Sur la de Tierra.

En 1753 se había iniciado la construcción de un dique seco pero, dadas las dificultades de fango existentes, el intento fue abandonado, aunque recuperado en 1757 y 1763; por último, en 1783 el eminente capitán de navío Sánchez Bort recibió una Real Orden fechada el 19 de agosto, firmada por Baylío Valdés, por la que se le encargaba la construcción de dos diques «para navíos de mayor porte». Las dificultades fueron ingentes, empezando la excavación en enero de 1784; la primera piedra se colocó el 29 de agosto de 1785. Falleció en estos días Sánchez Bort y continuó las obras Tomás Muñoz. El 16 de diciembre de 1786 se inauguró el dique de San Carlos, con la varada del navío de tres puentes *Santa Ana*. Pocos años después se pusieron en servicio otros dos diques más, el San Luis el 9 de enero de 1788, entrando el navío *Conde de Regla*, y el San Antonio el 13 de junio, también de 1788, con el *Bahama*. Y es que los diques eran fundamentales para el mantenimiento de los cascos y por ende para la longevidad de las construcciones. Destaquemos que el San Antonio se conserva hoy igual que se contruyó y que, hasta muy recientemente, el arsenal era una isla que se comunicaba con tierra por medio de bateas, los famosos «bombos», o por barqueo.

Cuando se quiso instalar una bomba de fuego en La Carraca se pidió auxilio a Cartagena, que envió planos y bastantes materiales, tales como calderas, tuberías de cobre, pistones, herrajes, ejes, etcétera.

A lo largo del siglo se botaron en este arsenal un total de siete navíos (el último de éstos el *España 1.º*, en 1757) y 14 fragatas. También las dos famosas corbetas *Descubierta* y *Atrevida* (1789) de la expedición Malaspina. Dos urcas, dos jabeques, dos bombardas, y hasta las lanchas cañoneras que combatió en el conocido sitio de Gibraltar, en el año 1797.

Cartagena

El arsenal de Cartagena se inició, según los cronistas, en febrero de 1731, al poner los jalones de los cuatro ángulos que formarían la dársena en la zona denominada mar de Mandarache; en 1739 se inició la construcción de muelles, y en julio de 1749 comenzaron las obras del arsenal bajo proyecto y dirección del general ingeniero Sebastián de Feringán y el aval o visto bueno de Ulloa.

Poco después de terminar la guerra de Sucesión, ya se advierte el interés regio por el puerto de Cartagena, y se envían sucesivamente varios ingenieros a levantar planos y reparar castillos. Así Viller Langlot, Medrano, Mafey e incluso el marqués de Verboom. En un principio sólo se deseaba adecentar la base de galeras allí existente, pero Patiño fue más allá y se creó la Capitanía del Departamento de Levante, y llegan Boyer y Autrán para las futuras construcciones navales, y el ingeniero, brigadier, Alejandro de Retz efectuó un primer proyecto general; con él llegan otros dos ingenieros, Sebastián de Feringán y Esteban Marillac.

Como queda dicho, se instalaron los jalones del arsenal de la dársena que debía excavarse el 20 de febrero de 1731, iniciándose los trabajos en enero de 1733. Como siempre ocurre, muerto Alejandro de Retz (1732) otros ingenieros llegaron con sus modificaciones, Montaigu de la Perille, Feringán, medio cesado por el intendente Rubalcaba, Panon, o el superproyecto del marqués de la Victoria (1746). Más estudios de proyectos por orden de Ensenada, de Cipriano Autrán, capitán de navío, revisión del de Feringán, informes del jefe de escuadra Cosme Álvarez de los Ríos y del ingeniero Supervielle. Continuamente se tantearon planos, entre ellos el de Autrán, rectificandos por Feringán, y finalmente se encarga su realización a este último (1749), tras una revisión final de Ulloa. Tras la caída del marqués de la Ensenada (1754), su sucesor, Arriaga, continuó las obras a buen ritmo, dado el interés del Rey por la construcción del arsenal.

Los diques secos se iniciaron en abril de 1753 el grande, y en enero de 1756 el chico, finalizando las obras en 1756 y 1757, respectivamente; debido a varios fallos no se pusieron en servicio hasta 1760 y 1759, con las carenas de los navíos *Dichoso* y *América*, respectivamente. Los diques se construyeron por deseos de Jorge Juan, y tras él el impulso de Ensenada. Como es sabido en su lugar están hoy las fosas de submarinos. Sobre lo allí construido, sólo diré que fueron 23 navíos y 17 fragatas, entre otros.

Como introducción del maquinismo recordemos que en 1772 se encargó a Jorge Juan la construcción de una «bomba de fuego», o sea, una máquina alternativa para achicar los diques, obra que tuvo que terminar Sánchez Bort. Se dan por concluidas las obras del arsenal el 31 de enero de 1782.

Ferrol

El arsenal de Ferrol se puede decir que empieza por ser el arsenal de La Graña, ya que es allí donde se inició la construcción de un arsenal del que salió el año 1730 el primer navío, el *Galicia*, seguido del *León* y la fragata *Hermione*; sin embargo, al apreciar que en la llamada ensenada de Carranza, en la ribera oriental del monte Esteiro, se reunían mejores condiciones, se cambió de lugar. El incipiente arsenal de La Graña fue criticado por Ensenada, que estuvo allí en 1730 y era partidario de construir un arsenal potente en Ferrol, decisión que recuperó en 1747, enviando el proyecto existente del ingeniero

Montaigu al jefe de escuadra don Cosme Álvarez, para su informe. De nuevo encontramos a Sánchez Bort, quién llegó a Ferrol el 15 de enero de 1754, ya en plena construcción del arsenal, pasando a colaborar en la obra, entre otras en la Sala de Armas. En 1762 es nombrado director de las obras, elaborando estudios de urbanismo del barrio de la Magdalena (incluyendo alcantarillado) y de la iglesia parroquial de San Julián; se replanteó el arsenal en la parte de los diques (proyecto de Jorge Juan, pero ejecutado por Francisco Llobet y Sánchez Bort), puerta del arsenal, muelle sobre la escollera, cuartel de batallones (actual Tercio Norte de Infantería de Marina); la gran dársena de resguardo se construyó entre 1752 y 1770. En 1751 se botaron los dos primeros navíos, llamados *San Fernando* y *Castilla*, sin olvidar a los célebres «Doce Apóstoles», botados entre los años 1753 y 1755, algunos construidos en menos de un año.

Total, en el siglo, 43 navíos, siete de más de 100 cañones, *Concepción*, *San Felipe*, *San José*, *Santana* (segundo), *Salvador del mundo*, *Fernando VII* (primero) y *Reina Luisa*; 31 fragatas y otras muchas unidades menores.

La creación de estas nuevas bases, departamentos marítimos de Ferrol y Cartagena, fue debida a una iniciativa de Patiño, del año 1726, al ser nombrado secretario de las carteras de Hacienda, Indias y Marina. Aunque se tardaron varios años en iniciarse las obras de los arsenales propiamente dichas, pronto lo hicieron las fortificaciones de los accesos, creándose los famosos castillos que han llegado a nuestros días: de Navidad y Galeras en Cartagena, y San Felipe y La Palma en la ría de Ferrol.

Otras instalaciones menores

En Veracruz, con mayor o menor continuidad, se habían construido barcos, al ser punto inicial del camino hacia España. Tinajero siempre aconsejó construir allí con perseverancia, sobre todo pensando en la riqueza local, tanto en materiales como en «numerario». Hasta su traslado a La Habana, el año 1747, el astillero de Veracruz produjo 20 navíos y cinco fragatas.

En La Habana las obras del arsenal fueron terminadas por el comisario de Marina Lorenzo de Montalvo. Habían empezado en 1722, aunque ya existía un proyecto en 1717; hasta la ocupación inglesa en 1762, desde 1747 fueron construidos nueve navíos, y después de ella, hasta 1793, otros 18, siete de ellos de tres puentes, siendo el más famoso y posiblemente el mayor del mundo en su clase el *Santísima Trinidad*, que llegó a montar 130 cañones en cuatro puentes y que perecería en Trafalgar. Fue levantado bajo la dirección de Mateo Mullan. El primer barco, botado en 1724, recibió el nombre de *San Juan*. En 1735 se creó el real astillero del sitio de la Tenaza, también en Cuba, que se surtía de maderas de Matanzas y Chihuahua.

Guayaquil también tuvo su astillero, pasando por diversas vicisitudes; la riqueza forestal de los alrededores fue evaluada, contándose más de 30.000 árboles útiles para ser usados en la construcción de navíos. Una madera interesante que allí se daba es la denominada *maría*, útil para arboladuras.

También se intentó mantener un arsenal en Coatzacoalcos, en el istmo mexicano (1731), y allí se construyó el navío *Nueva España*, botado en 1734; pero era un lugar poco adecuado y la construcción resultó cara.

No podemos olvidar Guarnizo, en Santander, lugar de raigambre marinera; existían altos hornos en La Cavada y en Liérganes, potenciados por Joaquín de Olivares, marqués de Villacastel, hornos de fusión y de reverbero, amén de las necesarias máquinas de barrenar y torneear adecuadas para la producción de cañones, y también los bosques de roble de gran calidad imprescindibles en este caso eran extensos y estaban próximos. Aquí se impulsó un potente astillero (una vez más de la mano de Patiño) y dirigió las construcciones Gaztañeta, quien moriría en 1728 y sería sustituido por el tandem Aufrán-Boyer. El primer navío, *San Carlos*, se construyó en 1716 y fue seguido de otros 42 hasta el final del siglo. Las fragatas *Atocha*, de 38 cañones construida en 1723, y la *San Esteban*, del mismo año, iniciaron asimismo una larga serie que totalizó 10 unidades.

Guarnizo fue perdiendo encargos a medida que crecía Ferrol, no obstante, como señala finalmente el almirante Bordejé, en este casi olvidado astillero se construyeron el 20 por 100 de los buques del siglo. En él se construyeron en el año 1729 las bombardas *Vulcano* y *Steropp*, de 12 bocas.

Los astilleros ultramarinos de Guayaquil, Cavite y otros nunca desarrollaron las posibilidades que su privilegiada situación les hacía acreedores: quizá estaban lejos del poder central. Mahón también fabricó excelentes buques menores, tras ser recuperado a los ingleses, y fragatas, entre ellas la célebre *Diana*.

A principios de la década de los ochenta se puede decir que se habían terminado los arsenales de Ferrol y Cartagena, y es entonces cuando se desarrollan diversos proyectos en La Carraca, con sus diques, y la creación de la ciudad militar de San Carlos como componente científica y administrativa.

Debemos destacar aquí la enorme influencia que ejerció en su entorno geográfico la ubicación de los arsenales, tanto por la magnitud de la obra emprendida como por la categoría previa de las ciudades o pueblos en que se instalaban.

Un ejemplo claro es el demográfico: se ha estimado que aproximadamente la población de la villa de la Isla de León, ciudad de San Fernando, tenía una población en 1700 de 1.200 a 1.500 personas, que se habían duplicado a mediados de siglo (catastro de Ensenada, 1751), y en 1767 (censo de Florida-blanca) había alcanzado la cifra de cerca de 28.000.

La construcción del arsenal de Cartagena a mediados de siglo supuso duplicar la población de la ciudad (6.500 vecinos) y produjo profundos cambios en su estructura, murallas del arsenal, nuevos barrios, alcantarillado, cuarteles, hospital y un largo etcétera, sin olvidar el comienzo de las obras del cuartel de Guardias Marinas en agosto de 1789.

Las industrias auxiliares

El navío era quizá la mayor obra de ingeniería de la época, en cuya construcción intervenían multitud de conocimientos, artes y oficios; pensemos no

sólo en la madera, muy distinta según su aplicación (tablazones o arboladura), sino también en el hierro y el cobre, fundiciones de bronce, cordajes, cáñamo, velamen, clavazón, alquitranes, etcétera.

Las maderas, los bosques, fueron siempre una preocupación de los mandos de la Armada, y sus oficiales recorrieron la geografía en su busca. Así, el capitán de fragata Valdés en 1738, reconoció la actual sierra de Cazorla buscando sacar madera por el Segura hacia Cartagena. Las Ordenanzas de Montes de 1748 reservan a la Marina las maderas nacionales que le son útiles, entrando en conflicto, como es obvio, con particulares y con los bosques comunales; se intentaba, sobre todo, que no se talase indiscriminadamente, aunque no se puede decir que se talase/sembrase de un modo ordenado: no existieron planes de futuro. La Marina, al considerar la madera un recurso estratégico, procuró ser autónoma en su obtención: asegurar corta, labra y transporte hasta el arsenal correspondiente. A pesar de ello, es claro que se debió continuar adquiriendo en el extranjero, al igual que el cáñamo, pues el producido por la zona de Castellón y Granada era insuficiente para la demanda. Para instalar fábricas de jarcias y de lonas se trajeron como maestros a extranjeros; recordemos a los holandeses de Cartagena, Juan de Graaf y Floro Fimonse en 1751, y de aquí los antiguos oficios de «rastrilladores, yladores y biradores». Como es sabido, importamos cerebros.

El roble fue, por sus características de uso marineró, el material más empleado, aunque también se usaba haya, alcornoque, encina y álamo. Se cortaba en sus años de mayor esplendor, siendo una edad admitida los ciento cincuenta años, y también se talaba según la forma necesaria para las distintas partes del navío.

Hasta el uso de los combustibles derivados del petróleo era muy importante la madera, dada la economía de la época, y también por su uso cotidiano (leña, construcción, mobiliario, etcétera).

Se han establecido, por los especialistas, datos ya publicados: que un navío del porte de 70 cañones necesitaba unos 3.000 m³ de madera de pie (1.800 m³ ya labrados), y 1.000 m³ una fragata. Si pensamos que el plan de Ensenada era construir 48 navíos durante el período de 1754 a 1759, es evidente que se necesitaban más de 140.000 m³ de madera, lo que supone 2.900 Ha de robleal de ciento cincuenta años, en bosque de masa de estructura regular; pero como no era así (método de entresaca, selectivo), se calcula que se trabajó en más de 20.000 Ha. En estos tiempos nuestros, en los que la ecología es un factor cada vez más a tener en cuenta, el impacto ambiental nos parece evidente. Y lo que es peor, gran parte de la madera acumulada no fue utilizada por los cambios de criterio en el número de buques, y dadas sus características y los métodos de conservación de la época se debió de pudrir en los arsenales o fue utilizada en menesteres menos dignos y estratégicos que en los navíos de Su Majestad.

A medida que aumenta el ritmo de construcciones las necesidades de madera se hacen más imperiosas y la Marina necesita proveer con tiempo lo que va a necesitar, por ello, a partir del último tercio del siglo se organiza la tala sistemática de lo existente en todas las partes del imperio; en Cuba, por

ejemplo (Real Cédula de 11 de diciembre de 1789), aunque se habían enviado maderas a la península desde siempre. Y también se intentó, con poco éxito, explotar las existencias en Cumaná, en la desembocadura del Orinoco. Se formaron grandes reservas de madera en los arsenales.

En sus *Noticias secretas de América* Jorge Juan y Ulloa ya descubren los excelentes bosques de los montes de Guayaquil y los situados entre Acapulco y Chiloé, y encontramos nombres tan curiosos como maría, canelo, palo amarillo, bálsamo o laurel, y también guachapeli, descrito así: «Es la madera más admirable que se ha descubierto hasta el presente, porque es muy sólida y fibrosa con variedad de extensiones, tiene muy pocos nudos, es muy suave al corte, casi incorruptible... Esta madera se destina para los planes, piques, estremenaras y demás posturajes, curvas y montonería...».

El canelo, madera muy dura y pesada, se emplea en quillas para las embarcaciones; el palo amarillo, en durmientes y palmejares; el bálsamo, madera «sólida, firme y muy pesada», en bombas; el laurel, en remos.

Para paliar la penuria en el acopio de los materiales más estratégicos se publicaron las Ordenanzas de Pertrechos en 1772 y las de arsenales el 1 de abril; esta última durante el ministerio de Pedro Castejón, primer titular del cargo procedente de la Real Compañía de Guardias Marinas.

Los productos utilizados por el calafate (alquitranes, betunes y brea) se adquirirían, sobre todo, en Tortosa. El general Rubalcava creó una fábrica nacional de betunes en Castel (Granada). Normalmente el abastecimiento era provisto por asentistas; Cádiz recibía suministros del condado de Niebla, y Ferrol, de Burgos.

En 1752 en el arsenal de Cartagena se instaló una fábrica de lanillas que funcionó unos seis años. De nuevo tenemos en ella otra larga serie de oficios: canilleros, desmontadores e hiladores. También se utilizaron unas fábricas privadas de Granada y Palma de Mallorca.

Sin olvidar los carbones, tanto de piedra como vegetal, éste en mayor proporción. Cartagena se nutre de carbón vegetal de las proximidades: Lorca, Caravaca, Mula. Ferrol de carbón de piedra en Santander y Asturias, el cual también llegaba a los otros departamentos a pesar del encarecimiento que producía la distancia.

Siempre la búsqueda de la autonomía es evidente, baste recordar que se intentó implantar el cultivo del cáñamo en diversas partes de la Península e incluso en México y Venezuela, llevando allí a familias conocedoras de su producción procedentes de Granada.

Para asegurarse la producción de cañones —excelentes, dicho sea de paso—, la Marina adquirió en 1760 los únicos altos hornos existentes en España, situados en La Cavada y Liérganes, en Santander, pero pasaron de obtener beneficios a costarle dinero al presupuesto; como se ve, algo muy actual. La artillería de bronce se fundía en Sevilla y Barcelona.

Es importante recordar la instalación en el arsenal de Cartagena de la primera máquina de vapor de la Armada, y probablemente de España, en el año 1773, iniciada su elaboración por Jorge Juan e instalada realmente por Sánchez Bort, dedicada a achicar el agua de los diques secos.

En la década de los ochenta, tras largos ensayos en Inglaterra, se implantó el forrado de la obra viva de los buques con planchas de cobre, con el fin de proteger la madera de la pudrición y los gusanos (el conocido *taredo navalis*). Se ha estimado que una fragata necesitaba 7,5 tn de este metal, y un navío de 70 cañones unas 13. Se advierte fácilmente lo costoso de la primera instalación y la nueva necesidad que se le solicitaba a la industria auxiliar; poco a poco ésta fue respondiéndolo y se instalaron fábricas en Alcaraz (Albacete), Algeciras, Puerto Real y en Jubia (La Coruña), aunque se importó de Suecia en algunas ocasiones.

A vuelapluma recorramos otros productos necesarios.

Se utilizaba hierro de las minas de Somorrostro en Vizcaya, y ya elaborado de las ferrerías de Vizcaya, Mahón (Menorca) y La Cavada (Santander). Espadas de la fábrica real de Toledo y las armas de chispa de la fábrica de Plasencia, en Vizcaya o en la de Ripoll, en Cataluña. La pólvora provenía de las reales fábricas de Granada y Murcia. Descendiendo a lo menudo también se necesitaban botones de metal, galones, sedas, cristales y un largo etcétera que no se nos escapa: pinturas, papel, curtidos...

Otras instalaciones

Desde 1716 se estudiaba en Cádiz cirugía, tanto teórica como práctica; ya existía el Hospital Real de la Marina. El año 1718 fue nombrado cirujano mayor Juan Lacomba, protegido de Patiño, el cual impulsó con fuerza la medicina naval, cuyas características específicas no se nos escapan, y se puede afirmar que está casi perdida hoy por errores propios e impositivas externas. La primera piedra del Hospital Real había sido colocada en 1667, no lejos del castillo de Santa Catalina, creado para curar a los soldados de la Armada.

El 25 de mayo de 1728 fue promulgada una Ordenanza sobre cirujanos en la Armada, y el año anterior se había reglamentado el número de cirujanos necesarios en los buques. En noviembre de 1748 se creó el Real Colegio de Cirugía de la Armada en Cádiz, que fue dirigido por el discípulo de Lacomba Pedro Virgili, protegido de Ensenada. Años después, en 1791, se dotó de ordenanza a la medicina y al Colegio de Cirugía.

Y no podemos olvidar la clarividencia de Virgili al proponer que era necesario el conocimiento de la flora medicinal, y por ello decidió crear un jardín botánico en el propio hospital.

Con el traslado del Departamento a San Fernando se van creando otras necesidades hospitalarias, tales como el Hospital de las Anclas en 1752, y en el arsenal se construyó en 1755 un hospital provisional. También el antiguo Lazareto de la Cacería del Infante, fundado en 1736, pasó a ser hospital en 1777 para servicio de la Armada, con la denominación de Hospital Provincial y Real del Infante.

Nuestro famoso Real Observatorio Astronómico tuvo su origen en este siglo, ya que en sus inicios no fue más que un aula o laboratorio anexo a la

Academia de Guardias Marinas, previsto para que éstos se iniciasen en las prácticas astronómicas de la profesión. Jorge Juan dispuso que, además de las misiones formativas citadas, fuese asimismo un centro de observación.

Cuando la Compañía de Guardias Marinas pasó a la Isla de León, el Observatorio siguió en Cádiz, en el castillo de la Villa, conocido como castillo Viejo o de la Pólvora; en un torreón. Tofiño describe el lugar así: «La pieza destinada para las observaciones astronómicas es una sala que tiene once varas y media en cuadro, y está formada sobre la espesa y fuerte bóveda de un torreón antiguo, cuya construcción y figura dan bastantes señas de ser obra de los romanos». Recordemos que sus primeros directores fueron Luis Godín y Vicente Tofiño. Tofiño recibió el encargo de mandar la recién creada comisión de cartas marítimas de la península, incorporando a dicha comisión a numerosos oficiales del Observatorio. Todo ello se vio plasmado en el célebre *Atlas Marítimo de España*, del que hace unos años se ha hecho una edición facsímil a escala.

Al implantar Carlos III la nueva población de San Carlos, e instalar allí numerosos órganos y fuerzas de la Marina, también se pensó en trasladar el Observatorio; pero, tras un estudio del terreno por una comisión compuesta nada más y nada menos que por Mazarredo, Virmeat, Tofiño y el marqués de Ureña, se eligieron los terrenos llamados de Torre Alta, entregándose las nuevas instalaciones en 1797 y separándose la dirección del Observatorio de la dirección de la Academia de Guardias Marinas el 9 de septiembre de 1798.

En su primera piedra estaba grabada esta inscripción «Delineó la planta D. Gaspar de Molina, Marqués de Ureña; la inscribió D. Cipriano Vimercati; estuvieron presentes D. Antonio Valdés, Ministro; D. José Mazarredo, Vicepresidente General de la Armada; y D. Francisco Marqués de Tilly, Comandante General del Departamento».

Infraestructura en el aire, en el mundo de las ideas, fue la Asamblea Amistosa Literaria fundada por Jorge Juan en 1775, con el fin de que sirviese como ensayo de una academia de ciencias que se pretendía fundar en Madrid. No es lugar éste para reseñar los ilustres socios y conferenciantes (se celebraba sesión los jueves en casa de Jorge Juan), pero sí decir que las ideas allí expuestas fueron germen de posteriores realizaciones, y siempre fueron enriquecedoras.

Conclusiones

Estamos hablando del siglo de la Ilustración, y aunque no entremos en el significado de esta palabra —deseamos poder navegar barajando las ideas políticas o la actitud intelectual—, es preciso reafirmar que se trata de aquel siglo del progreso, de la actividad científica del mundo europeo y el del comienzo de la revolución industrial, con todas sus consecuencias, que son en lo que respecta a lo que tratamos las de una marina moderna: organización, acopio de pertrechos, con un sinnúmero de artículos, previsiones de gastos,

creación de las especialidades humanas necesarias, acumulación de alimentos y su conservación, medicinas...

El arsenal es la representación máxima de los nuevos tiempos, se trabaja sinérgicamente, representa el tiempo de lo racional, el conocimiento científico, el cálculo matemático, los ensayos continuos alcanzando resultados. Dirección única, integra elementos distintos procedentes de otras partes del mundo, habiendo también un programa y gestión continuada. El arsenal era un conjunto muy complejo en el que trabajaban todas las clases sociales, desde el intendente, máxima figura, hasta los forzados o los esclavos; hay personal civil y personal militar, están también todos los oficios y sus grados: contraamaestre, maestros de taller, capataces, obreros y aprendices.

La Armada, con sus necesidades, impulsó el desarrollo cultural, económico y tecnológico del país, y su presencia en determinados puntos del territorio significó el crecimiento de las ciudades y su prosperidad.

Bibliografía

- ÁLVAREZ ARENAS, Eliseo: *El español ante el mar*. Madrid, 1969.
ARTIÑANO Y GALDÁCANO: *La arquitectura marítima española*. Bilbao, 1920.
CARRANZA, Fernando: *Remembranzas históricas*. Madrid, 1920.
CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración*. Madrid, 1986.
FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española*. Madrid, 1973.
PALACIO ATARD, Vicente: *La España del siglo XVIII*. Madrid, 1978.
PÉREZ-MALLAINA, Pablo E.: *La Marina de guerra española en los comienzos del siglo XVIII*. Madrid, 1970.
TORMO, Miguel: *La Armada en el reinado de los Borbones*. Barcelona, 1950.

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.

68/46012

EL LEGADO CARTOGRÁFICO DEL MARINO BASILIO VILLARINO SOBRE SUS DESCUBRIMIENTOS EN LA PATAGONIA (1779-1785) (*)

Carmen MARTÍNEZ MARTÍN
Doctora en Historia de América

Con el viaje de Magallanes comienzan los descubrimientos europeos de las costas más meridionales de Sudamérica, y por primera vez llegan noticias sobre la Patagonia, despertando el interés de nuevos navegantes que por los mismos derroteros prosiguen en busca del estrecho de comunicación con el Pacífico, en una arriesgada travesía alentada por la riqueza en especias de las islas Molucas, hasta entonces reservadas a la navegación de los portugueses por el cabo de Buena Esperanza.

Para asegurar esta vía marítima hallada por Magallanes, Carlos V apremió la organización de la flota que, al mando del comendador fray García Jofre de Loaysa, partió de La Coruña la víspera de la festividad de Santiago de 1525 (1), cuando todavía no habían pasado tres años del regreso de Juan Sebastián de Elcano con la nao *Victoria*. Pero desde el tratado de Zaragoza en 1529, vendidas las Molucas por España a Portugal, decae el interés comercial por la ruta descubierta y quedó a merced de conocidos corsarios de otras naciones europeas con sus asaltos a barcos y puertos españoles en el Pacífico: el pirata inglés Francis Drake logró cruzar el estrecho en 1578; volverá por la misma ruta Thomas Cavendish en 1586 y 1592, y antes de terminar el siglo sus aguas fueron visitadas por una expedición holandesa al mando de Olivier van Noort.

Mientras, las medidas dispuestas por la Corona de España para asegurar el dominio del estrecho y evitar los asentamientos de extranjeros resultaron ineficaces (2). Los ideales imperialistas que impulsaron las conquistas en el Nuevo Mundo se vieron truncados en esta parte del Continente, en gran medida, por las bajas temperaturas de sus latitudes; el caso más llamativo fueron

(*) Este estudio es continuación del presentado en las Segundas Jornadas de Historia de la Cartografía. Madrid, 3-5 de febrero de 1994, pero, al no haberse publicado en actas, se ha revisado para incluirlo en este artículo.

(1) OYARZUN, J.: *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra de Fuego*. Ed. Cultura Hispánica. Madrid, 1976.

(2) Carlos V firmó con Simón de Alcazaba, cosmógrafo portugués al servicio de España, dos capitulaciones en 1529 y 1534, para el descubrimiento y conquista del Cono Sur; sin embargo, Alcazaba no pudo siquiera tomar posesión del territorio, pues fue asesinado por sus propias gentes en el desembarco que realizó a 45° de latitud en la costa patagónica. E igualmente desafortunadas fueron las posteriores gobernaciones concedidas por los monarcas españoles a lo largo del siglo; se deberá recordar la expedición de 1539, mandada por Francisco de Camargo, que tuvo un desgraciado final a su paso por el estrecho de Magallanes.

las precarias poblaciones fundadas por Pedro Sarmiento de Gamboa en el estrecho de Magallanes al final del siglo, cuyos colonos, que quedaron abandonados, no pudieron soportar las duras condiciones del clima.

Tampoco llegarían a hacerse realidad las expectativas de avanzar hacia el sur, el territorio de Chile; esta vez por la resistencia que ofrecieron los indios mapuches con una interminable guerra de frontera durante toda la etapa española. Ni lograron extenderse al otro lado de los Andes, pues las tempranas expediciones enviadas, en 1552, por Pedro de Valdivia en pos del Mar del Norte (Atlántico) vieron fracasadas sus experiencias, en gran medida por el impedimento que suponía atravesar su elevado relieve, agravado con la presencia de tribus indígenas en los valles interandinos donde sólo los misioneros lograrían entrar, aunque a la larga, con nefastas consecuencias. Mientras, al otro lado de la cordillera, las gobernaciones de Tucumán y Río de la Plata sólo llegaron hasta los territorios de la Pampa, adonde acudían las tribus indígenas en busca de su abundante ganado cimarrón, en largas correrías por las llanuras patagónicas aún desconocidas por los españoles. Y por distintas circunstancias, las naciones europeas en llamativa rivalidad con el dominio español no se establecieron de forma permanente en sus costas.

La geografía patagónica se fue conociendo gracias a los diarios y mapas de los marinos que visitaban aquellos lejanos litorales. Su perfil costero nos aparece dibujado por primera vez en el croquis de Antonio Pigafetta con las escasas observaciones realizadas en la circunvalación con Magallanes, al que se añaden nuevas informaciones en posteriores expediciones marítimas, como se pone de manifiesto en el mapa que dejaron los hermanos Nodales un siglo después, cuando con el respaldo de la Corona costearon el litoral patagónico, a fines de 1618, en búsqueda del nuevo estrecho descubierto por Le Maire al sur de la Tierra de Fuego (3).

Igualmente contribuyeron los navegantes ingleses y holandeses, porque en su derrota hacia el Pacífico desde los puertos europeos solían hacer escalas en sus costas para abastecerse de agua y víveres, o reponer sus embarcaciones después de una larga travesía. De esta manera se difundió en los ambientes marinos de los puertos europeos la bondad del Puerto Deseado, que era considerado como el más idóneo para realizar tales menesteres antes de abordar la navegación del estrecho; en él recalaron las naves de Cavendish en sus dos viajes dejando memoria de los lobos marinos y pingüinos; también estuvo en Puerto Deseado la expedición de Van Noort en busca de víveres, y allí calafatearon sus naves, y en mayor medida dejaron memoria Jacobo Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten en sus diarios de navegación por su larga estancia en 1615 (4).

(3) El mapa de los hermanos Nodal se encuentra en la relación de su viaje, publicado en Madrid, 1621. Existe un ejemplar en la BNM, R-4017. Publicado por GUILLÉN TATO, J.: *Monumenta Cartographica. I. Regiones del Plata y Magallánica*. Madrid, 1942, lámina número 45.

(4) GALLEZ, P. J.: «La expedición Le Maire-Schouten en las costas patagónicas (1615-1616)». En *Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*, Buenos Aires, 1974. t. I, pp. 175-187.

Pero tales aportaciones resultaban insuficientes para tan extensas costas, con el inconveniente añadido de que las técnicas de navegación y de representación cartográfica de la época no permitían situar acertadamente los lugares alcanzados, ni conciliar las informaciones de distintos navegantes. Cuestiones que se vieron agravadas con el sigilo mantenido por las naciones o compañías comerciales sobre sus exploraciones en mares desconocidos, lo que redundó en la variedad de topónimos con que aparecen los accidentes de su litoral. En definitiva, los mapas sobre la Patagonia manifiestan avances y retrocesos al menos durante los siglos XVI y XVII, no exentos de grandes errores, todavía con una visión muy pintoresca y en general bastante deformada, como se puede apreciar en los ejemplares recogidos en los atlas holandeses (5).

La Patagonia en la órbita rioplatense

Mientras las costas patagónicas se van dibujando con las informaciones recogidas en las expediciones marítimas, la geografía del interior seguía siendo la gran desconocida en Europa, incluso para las gobernaciones limítrofes. A ello contribuyó el escaso interés que siempre mostró Buenos Aires por extenderse al sur de la ciudad; desde su fundación en 1580, fue el principal puerto marítimo de comunicación con las ciudades del interior, y siempre preocupada por asegurar su predominio en el Río de la Plata, sobre todo desde la fundación portuguesa de la cercana colonia de Sacramento en 1680, lo que le lleva a abandonar la búsqueda de nuevos enclaves portuarios en las costas del sur, tanto es así, que el reconocimiento de la bahía de Barragán, a sólo diez leguas de la ciudad, no se llevó a cabo hasta comienzos del siglo XVIII.

Pero ya avanzado el siglo, Buenos Aires sale de su anterior aislamiento al verse presa de los asaltos y pillajes de los indios de la Patagonia, que eran cada vez más frecuentes en las estancias bonaerenses. La alarmante situación preocupaba al cabildo de la ciudad, sin lograr castigar tales fechorías con las expediciones de castigo que mandaba en su búsqueda, pues los indígenas se veían amparados en sus exitosos métodos de rapidez y fácil huida hacia el extenso territorio que quedaba hasta el cabo de Hornos.

La solución a tales daños parecía estar en la necesidad de instruirlos y acercarlos a la vida pacífica con los españoles mediante su evangelización, como habían puesto en práctica los misioneros jesuitas en otras áreas de América; el caso más llamativo fue el de los pueblos guaraníes en la frontera con Brasil. Y aunque pronto se pensó prolongar la actividad misionera del Paraguay con los indios de la Patagonia, no se puso en práctica hasta mediados del siglo XVIII con el respaldo de la Corona. Comienza con la Real Cédula, de 30 de diciembre de 1744, enviada al gobernador del Río de la Plata, para

(5) *Ibidem*: FURLONG, S. J.: «La Patagonia en la cartografía antigua y moderna», pp. 161 a 173.

que auxiliara una exploración en los litorales patagónicos, con la finalidad de poder conocer sus posibilidades económicas y encontrar lugares idóneos donde asentar misiones de indios pampas, patagones y serranos.

Con tales objetivos, la fragata *San Antonio*, al mando del marino don Joaquín Olivares Centeno, exploró en su navegación de cabotaje las costas patagónicas, desde Buenos Aires, de donde salió el 5 de diciembre de 1745, hasta llegar por el sur al río Gallego, regresando al puerto de partida el 4 de abril del año siguiente. En ella embarcaron tres jesuitas: el padre José Quiroga, que fue enviado desde la Península para este fin, quien además de religioso era un notable científico, marino antes de ingresar en la orden, y los padres Mathias Strobel y José Cardiel, de gran experiencia misionera entre los indios guaraníes del Paraguay.

De esta manera, pudieron realizar pormenorizadas observaciones como recogen los diarios de los marinos y religiosos, sobre todo destacó la participación del padre Quiroga, pues gracias a sus rigurosas mediciones astronómicas levantó varias cartas geográficas de los litorales visitados, consideradas como los primeros mapas científicos del perfil costero de la Patagonia, y aunque todavía deficientes en no pocos puntos, nos aproximan mejor a la realidad, de ahí que estuvieran presentes en los mapas que confeccionaron sobre esta parte de América famosos cartógrafos franceses (6).

No obstante, los resultados de sus exploraciones no fueron halagüeños, lo que desanimó el plan previsto, pues pondrían de manifiesto que eran escasas las posibilidades de los puertos para los fines que pretendían, además los terrenos eran estériles para la vida agrícola, el agua salobre, amén de no haber hallado asentamientos indígenas próximos al litoral. Sin embargo, fue el preludio de tres efímeras misiones fundadas por los padres jesuitas, con el respaldo del cabildo de la ciudad de Buenos Aires, en las sierras del Volcán, Tandil y la Ventana, más cerca de la frontera indígena, aunque en 1753 todas ellas se encontraban abandonadas por el escaso éxito obtenido con aquellos indígenas amantes de su vida nómada y en llamativa oposición al control de los españoles.

En tales fundaciones participaron los padres José Cardiel y el irlandés Tomás Falkner, famosos por sus aportaciones etnográficas y geográficas sobre el interior de la Patagonia recogidas en sus relaciones y mapas. Sus valiosas descripciones fueron fruto de sus vivencias durante aquellos años, porque en su afán evangelizador emprendieron arriesgadas exploraciones en búsqueda de amistosas relaciones con las tribus más alejadas, o bien para asegurar tan frágiles misiones siempre expuestas a fortuitas y temidas llegadas de los nativos no reducidos; aunque también recogen informaciones de los indios sobre territorios más alejados, que no llegaron a visitar. Y por primera vez, aportaron noticias de los ríos Colorado y Negro, trazando sus cursos fluviales desde los Andes hasta desembocar en el Atlántico (7).

(6) MARTÍNEZ MARTÍN, C.: «La expedición del P. Quiroga, S. J., a la costa de los Patagones (1745-46)». *Revista Complutense de Historia de América*. Número 17, 1991, pp.121-137.

(7) *Idem*: «Las reducciones de los pampas (1740-53): aportaciones etnogeográficas al sur de Buenos Aires». *Ibidem*, número 20, 1994, pp. 145-167.

Gran trascendencia llegaron a tener los escritos del padre Falkner, puesto que después de la expulsión de los jesuitas de América, en 1769 pasó a residir en Gran Bretaña, y fue entonces cuando el escritor William Combe extractó lo que le pareció más interesante del manuscrito del jesuita, que se publicó bajo el título *A description of Patagonia and the Adjoining Parts of South America* (1774), con un mapa en dos hojas, confeccionado por un cartógrafo inglés. En ella se ocupa de los diversos grupos indígenas que la habitaban (religión, costumbres, forma de gobierno, etc.), el principal objetivo de su labor misionera, pero también describe sus paisajes y ofrece valiosas apreciaciones sobre cómo llevar a cabo la ocupación de las islas Falkland o internarse en la Patagonia por la bahía Sin Fondo (San Matías).

La buena acogida que tuvo la obra de Falkner en Gran Bretaña produjo gran conmoción en la corte de Madrid, y propició nuevas estrategias políticas para el hasta entonces abandonado Cono Sur para evitar que los ingleses establecieran centros pesqueros, comerciales o fuertes. La inquietud despertada no era nueva pues desde expedición de Byron en 1764, y MacBride al año siguiente, proyectaron la ocupación de las islas Malvinas con el fin de controlar la navegación por el cabo de Hornos.

Ya en 1766 fundaron Port Egmont en las islas Falkland, mientras que desde España ese mismo año se creó la gobernación de las Malvinas, subordinada a la del Río de la Plata, y se enviaron varias expediciones con la finalidad de asentar colonias en Tierra de Fuego y Puerto Deseado. De esta manera, entre 1767 y 1769 famosos marinos de la Armada española exploran aquellas costas, como sucedió con la navegación que fue al mando del capitán de fragata Domingo Perler, y la de los tenientes de fragata Manuel Pando y Francisco Gil y Lemos (8).

Al año siguiente, conocido el asentamiento inglés, se concretó la orden de expulsión del Port Egmont al gobernador de Buenos Aires, Francisco Bucarelli, quien fue responsable de mandar una armada para intimidar a los ingleses, y en caso necesario, evacuarlos por la fuerza, como sucedió en 1770. Sin embargo, en aras de la paz anglo-hispana, fueron restituidos los establecimientos devastados y repuestas las embarcaciones capturadas, aunque sin menoscabo de la soberanía española en las islas, asegurada en 1774, cuando Gran Bretaña las abandona por la necesidad de recortar gastos y concentrar tropas en las colonias de Norteamérica, alzadas contra la metrópoli.

La expedición de 1778 mandada para crear fuertes en la Patagonia

Estos acontecimientos revelan la escasa presencia española en aquellos alejados litorales al comenzar el reinado de Carlos III, entonces con una política exterior volcada en encontrar un clima de buenas relaciones con Portugal

(8) RATTO, H. R.: *Actividades marítimas en el litoral patagónico y argentino durante los siglos XVII y XVIII*. Buenos Aires, 1930.

dañadas en el Río de la Plata por los conflictos fronterizos con Brasil, circunstancias que desembocaron en la creación del Virreinato de Buenos Aires en 1776 y en la firma del Tratado de Límites de 1777 en Sudamérica.

Sin embargo, los límites territoriales de la nueva institución quedaban bastante inciertos en los territorios al sur de Buenos Aires, en donde la conflictiva frontera indígena se encontraba en el río Salado (9), no lejos de la ciudad, y aún sin ocupar los amplios territorios que mediaban hasta el cabo de Hornos. Por ello, tras el corto período del primer virrey, Pedro de Cevallos, su sucesor, Juan José de Vértiz, procuró asegurar la defensa contra los indígenas del sur creando nuevos fuertes que dotó con milicia del Cuerpo de Blandegues; pero además durante su mandato se llevaron a cabo los primeros intentos serios de ocupar la desamparada costa patagónica mediante un proyecto de colonización planificado en la política exterior de Carlos III, en el que se vio inmerso el virreinato del Río de la Plata por Real Orden de 23 de marzo de 1778.

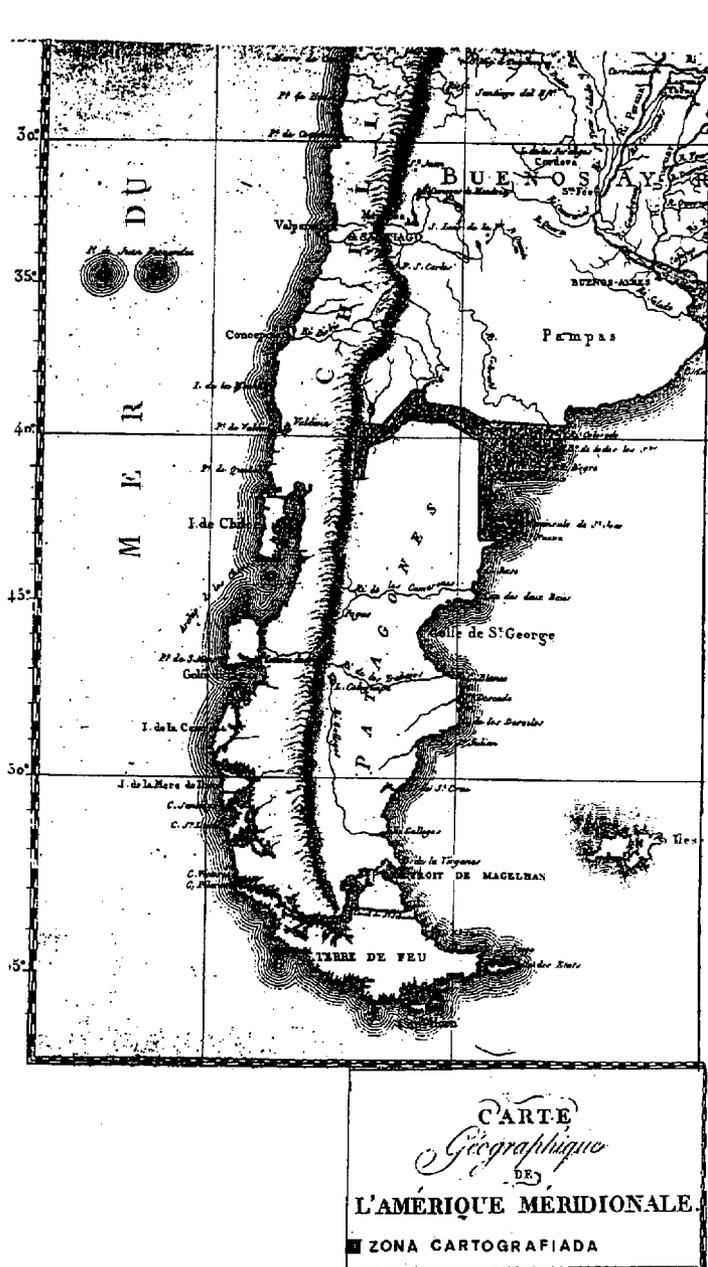
La finalidad del mismo era fundar dos establecimientos españoles en la costa patagónica: uno en la bahía Sin Fondo (actual bahía de San Matías), al norte, y otro en la bahía de San Julián, al sur, «con miras desde luego, de que allí se forme una armazon de pesca de ballena, como la que tienen los portugueses en Santa Catalina, procurando a este intento adquirir sujetos prácticos a toda costa, sean españoles o portugueses, y de aprovechar las salinas abundantes de aquel paraje para abastos de Buenos Aires...» (10). El informe aclaratorio explicaba las razones que movieron al Monarca para organizar tan ambicioso proyecto: «Urgía la necesidad ante el temor de ser ocupada por los ingleses, quienes querían recobrar las vastas posesiones sustraídas en América Septentrional», pues como se recordará, las trece colonias inglesas de Norteamérica habían proclamado su independencia en 1776. Era allí donde los ingleses pretenderían abastecerse de la pesca de la ballena que venían realizando en Santa Catalina, pues al quedar cerrado aquel puerto del Brasil, obligado por el Artículo XXII del Tratado de Límites entre España y Portugal de 1777, era probable que se trasladaran a las islas Malvinas. Y al no poder abastecerse en ellas de todo lo necesario, parecía verosímil que fueran en busca de nuevos puertos en la vecina costa de Sudamérica, amparados por las noticias halagüeñas que vertió Tomás Falkner en su obra (11).

El conde de Floridablanca elevó el proyecto al ministro don José de Gálvez, quien el 7 de mayo de 1778 firmó el decreto que lo ratificaba: «En consecuencia ha resuelto el Rey que sin pérdida de tiempo se establezcan poblaciones en las bahías sin Fondo y San Julián. Comprendidas en el nuevo Virreinato de Buenos Aires». De esta manera, la responsabilidad recayó en el virrey Vértiz, encargado de disponer todo lo necesario, siendo nombrando por

(9) Río de la Argentina. Nace en una serie de lagunas al noroeste de la provincia de Buenos Aires y, tras describir un curso de aproximadamente 700 km, desemboca en la bahía de Samborombón.

(10) AGI, Buenos Aires, 326.

(11) *Ibidem*. También hay un borrador en AHN, Estado, leg. 2316.



Fragmento del mapa publicado en *Voyages dans l'Amérique Méridional* par Don Félix de Azara (Paris, 1809) sobre el que se ha destacado la zona que cartografió Basilio Villarino.

el monarca don Juan de la Piedra, el 14 de mayo del mismo año, comisario y superintendente de los establecimientos que se fundasen (12); éste debería ejecutar las órdenes del Rey porque conocía mejor aquellos parajes al haber sido ministro de la Real Hacienda en las islas Malvinas. Dicho cargo debía compartirlo con Francisco de Viedma, en calidad de segundo superintendente, título que recibió el 26 de mayo de ese año; el primero gobernaría la bahía Sin Fondo; el otro, la de San Julián (13).

Vértiz, investido con la máxima autoridad para aquella empresa que quedaba a su cuidado, dio las instrucciones necesarias a Juan de la Piedra (Buenos Aires, 3 de noviembre de 1778), pero cambió los destinos de los superintendentes, ratificado por el Rey [El Pardo, 12 de marzo de 1779 (14)]; de esta manera Viedma pasó a la bahía Sin Fondo y De la Piedra debía ocuparse de la bahía de San Julián. La misión del primero no sólo era crear asentamientos en la bahía Sin Fondo, sino también explorar el río Colorado para conocer las ventajas que podía brindar el establecimiento de fuertes en aquel paraje; lo mismo indicaba en San Julián con la construcción de otro subalterno en Puerto Deseado.

Como mandaban las instrucciones, la bahía Sin Fondo sería alcanzada en primer lugar, para pasar después a la de San Julián, con la obligación de recorrer su litoral en pequeñas lanchas, sondar el fondo, bajos y peñascos si los hubiere, etc. E igualmente debían explorar los ríos Colorado y Negro, su navegabilidad, crecidas, saltos, condiciones para construir puentes, modo en que debería hacerse el desembarco, conocer el paradero de los indios y el trato que debería dárseles, así como escoger el lugar idóneo donde establecerse. Expresamente se indicaba que debían «levantar planos de la bahía con la figura y situación de la costa, bajos y demás que hubieren observado los pilotos y prácticos».

Y se confían los trabajos técnicos a personas instruidas en tales menesteres; para la exploración hidrográfica debería ir «un oficial de Marina, hábil y expédito, de cuya inspección sea reconocer toda la costa, hacer las observaciones necesarias, para tomar y dar pleno conocimiento de ella, y de sus puertos y calas, como de todo lo respectivo a la náutica, e instruir de todo al principal Comisario...». Y también «... un ingeniero, capaz de levantar planos de la tierra y toda su costa... o para la construcción de fortalezas que habrán de construirse allí...» (15).

Organizada la flota al mando de Juan de la Piedra, parten el 15 de diciembre de 1778 en busca de la nombrada bahía Sin Fondo, en donde debían crear un establecimiento, para después continuar al sur y formar otro en la bahía de San Julián. La expedición estaba formada por cuatro embarcaciones armadas

(12) *Ibidem*. Copia del nombramiento. Aranjuez, 14 de mayo de 1778.

(13) AGI, Buenos Aires, 326.

(14) AGI, Buenos Aires, 326; El Pardo, 12 de marzo de 1779.

(15) AGI, Buenos Aires, 332. El borrador de las instrucciones está contenido en el expediente remitido al conde de Florida Blanca. AHN, Estado, leg. 2316. Además, véase GORLA, C. M.: *Los establecimientos españoles en la Patagonia: Estudio institucional*. Escuela de Estudios Hispano-Americanos de Sevilla, 1984, pp. 46-51.

en guerra: el paquebote *Santa Teresa* a cargo de Pedro García, teniente de regimiento de Buenos Aires, en el que iba como piloto Basilio Villarino, escoltada por la zumaca *San Antonio de Olibeyra* bajo el mando de Manuel Bruñuel, con el comisario Francisco de Viedma a bordo; el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, con el práctico de costa José A. Goycoechea, y la fragata también llamada del *Carmen* (16).

Aparte de los ya nombrados, también embarcaron otros oficiales y pilotos de la Real Armada, quienes debían ocuparse de las exploraciones hidrográficas y levantamientos cartográficos de los litorales. Para la defensa se agregaron 100 hombres de tropa y, asimismo, iban los oficiales de la Real Hacienda, carpinteros, albañiles, herreros y otros empleados para la construcción de los fuertes, cuatro misioneros franciscanos para la evangelización de los indios y dos «lenguaraces» para tratar con ellos, 65 presidiarios y diez negros, hasta alcanzar un total de 460 personas.

De esta manera, el 6 de enero de 1779 entraron en la barra de la bahía Sin Fondo (golfo de San Matías), y en la noche del 6 al 7 alcanzaron un golfo, que no figuraba en ningún mapa, al que llamaron San José, donde fundó el comisario de la Piedra el puerto del mismo nombre (actual península de Valdés), desde donde poder explorar nuevos parajes costeros.

La cartografía de Basilio Villarino

Comienza entonces la memorable participación del piloto Basilio Villarino, quien había llegado a Montevideo en 1774 procedente de Ferrol en la fragata *Santa Perpetua*, y como otros oficiales de la Armada, pasó a formar parte de esta expedición a las costas patagónicas, sin regresar después a España por estar ocupado en diversas comisiones de los fuertes hasta su muerte en 1785 (17).

Conviene adelantar que, en algo más de seis años, este famoso marino gallego realizó importantes descubrimientos en la bahía de San Matías y zonas aledañas, aunque su principal proeza fue la navegación del río Negro, desde el Atlántico hasta llegar a la cordillera de los Andes; de todos ellos queda suficiente documentación escrita y cartográfica en los archivos y cartotecas de España que nos permitirá profundizar en el análisis de sus mapas, el principal objetivo del presente estudio.

(16) AHN, leg. 2316. ANGELIS, Pedro de: «Viaje por mar a las costas patagónicas ejecutado por la Expedición que salió de Maldonado, al mando del SuperYntendente D. Juan de la Piedra, el día 15 de Diziembre de 1778» (21 folios, sin firma). Acompaña un diario de los acontecimientos sucedidos a don Juan de la Piedra. Véase además el «Extracto resumido de lo que ha ocurrido en la expedición del descubrimiento de la Bahía Sin Fondo, en la costa Patagónica», en *Colección de Obras y Documentos relativos a la Historia Antigua y Moderna de las Provincias del Río de la Plata*. Buenos Aires, 1969 (1.ª ed., 1836), tomo IV.

(17) No me detendré en su biografía pues ésta ya fue publicada en «Apuntes biográficos del marino Basilio Villarino Bermúdez y sus exploraciones en la Patagonia (1741-1785)». *Investigaciones y Ensayos*, número 46. Academia de la Historia, Buenos Aires, 1997, pp. 273-292.

Las cartas geográficas que han llegado hasta nosotros están manuscritas, la mayoría coloreadas a la acuarela, referidas al meridiano de Tenerife como era habitual entre los marinos de la Armada española de la época; generalmente van encabezadas como «Plano», al parecer sin proyección cartográfica en los que dibuja los rumbos y la rosa de los vientos. También recoge datos batimétricos cerca de la costa y de los ríos que exploró, asimismo, dibuja las derrotas de sus entradas por mar o los itinerarios de las expediciones que realizó por el territorio. Y aunque se apoya en nombres anteriores, como bahía Sin Fondo, río Negro y Colorado, de estos últimos perfecciona sus trazados, y crea además una toponimia nueva que en gran parte aún pervive.

Como era habitual en las representaciones cartográficas de entonces, Villarino emplea amplias cartelas que en ocasiones van encuadrada en orlas barrocas, aunque su objetivo no era el embellecimiento de las mismas, sino recoger con exactitud los datos de sus observaciones y demás informaciones geográficas, siempre con la finalidad de enriquecer los contenidos de aquellos diarios a los que acompañaba. En el texto escrito de la cartela precisa las coordenadas geográficas en longitudes y latitudes del área representada; casi siempre, incorpora una amplia «Explicación» en la que consigna las entradas o lugares más destacados, e incluso recurre a «Notas» o «Advertencias» aclaratorias.

Dejando aparte sus valiosas aportaciones geográficas sobre lugares desconocidos de la Patagonia, sus mapas ofrecen interés como documentos históricos, porque el mismo Villarino en sus cartelas quiso dejar constancia de cuándo, con qué embarcación y por qué circunstancias exploró los lugares cartografiados. Es muy preciso en las fechas, las mismas de sus diarios; siempre destaca su autoría y graduación de segundo piloto de la Real Armada detrás de su nombre, a veces, lleva su firma y rúbrica. Por tanto, no ofrecen duda a la hora de distinguirlos de otros planos igualmente levantados en los mismos años por otros miembros de la expedición, como los del capitán graduado Pedro García y los pilotos de la Real Armada Manuel Bruñuel, Juan Pascual Callejas y José A. Goycochea.

Llama la atención la abundancia de cartas geográficas que nos legó; así el investigador J. Guillén Tato, en su *Monumenta Cartographica* publicada en 1942, cataloga 14 entre planos, mapas y borradores, todos ellos encontrados en diversos archivos y bibliotecas españolas, fechados entre 1779 y 1781 (18). Y aunque esta relación fue de gran utilidad para rastrear los planos de Villarino, sin embargo, no resultó fácil cotejarla con los ejemplares localizados hasta ahora, quizás por los cambios acaecidos en posteriores catalogaciones, habiendo sido necesario llevar a cabo una actualización de firmas, y completarla con otros ejemplares, a veces, no bien catalogados. Sin olvidar, como se destacará en su momento, que nos pueden aparecer varios ejemplares del mismo mapa.

Pero la finalidad del presente estudio no es sólo la revisión actualizada de sus planos y mapas, sino comprenderlos en su contexto histórico, dotándolos

(18) *Monumenta Cartographica*, pp. 47-52.

de la categoría documental que ofrecen, pasando a ser, por tanto, una investigación histórica apoyada en las fuentes escritas, en gran medida, a través de la correspondencia que mantuvieron las autoridades de América implicadas en aquella empresa de la Corona, por donde llegaron a España los diarios y mapas de nuestro piloto. Aunque al intervenir distintos organismos durante el reinado de Carlos III (Secretaría de Gracia y Justicia, Guerra, Hacienda y Navegación), la documentación se dispersa en diferentes archivos lo que dio lugar a duplicados de cartas, lo que también sucede con los diarios y mapas de Villarino.

Añádase a lo anterior los sucesivos traslados de los documentos hasta su actual ubicación, a veces con el grave inconveniente de separar los mapas que le acompañaban, circunstancia que se agrava en el caso concreto de los planos de Villarino, porque fueron una importante aportación cartográfica en su época. Queda constancia de su contribución en algunos mapas del Depósito Hidrográfico, concretamente en la «Carta esférica de las Pampas de Buenos Aires» de 1789; y quizás algunos de los planos de Villarino que pertenecieron a esta Institución sean los que hoy encontramos en la cartoteca del Museo Naval y del Servicio Geográfico del Ejército (Madrid). En ambos casos, con el grave inconveniente de estar separados de sus diarios, lo que también sucede con los ejemplares encontrados en la cartoteca del Servicio Histórico Militar (Madrid), que proceden del archivo del Cuerpo de Ingenieros Militares, pues también los ingenieros levantaron mapas y tuvieron una participación memorable en estas fortificaciones patagónicas (19).

Los planos levantados en 1779

Tras haber destacado previamente cuál va a ser el objetivo de este trabajo, pasemos a conocer los acontecimientos que se suceden desde la llegada de la flota a la bahía de San Matías, con la finalidad de poder situar en orden cronológico los planos de Villarino localizados hasta ahora en archivos y cartotecas.

Siguiendo, sobre todo, la correspondencia de Francisco de Viedma, comisario de la bahía Sin Fondo y testigo de los hechos que acontecen, sabemos que tras la llegada de la expedición Juan de la Piedra mandó desembarcar a la gente en un territorio de llanuras llovedizas y estacionales que fue descubierta por la zumaca de Antonio de Oliveira (actual península de Valdés), donde enseguida planteó problema la falta de agua, ya que sólo encontraron agua salobre. Así lo refiere Viedma: «Por no ser estas capaces de socorrer la necesidad de la Gente, y irse secando, ya por el consumo de agua que bebían, y ya por los excesivos calores de la estación, nos vimos en la mayor necesidad y

(19) PALADINI CUADRADO, A.: «La cartografía de Indias en el Servicio Geográfico del Ejército». *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, números 527-528. Madrid, 1990-1991, pp. 9-23.

aprieto» (20). Comienzan entonces las exploraciones en busca de tan necesario elemento, siendo ésta la primera intervención memorable de nuestro piloto, pues se ofreció voluntario tomando uno de los caballos que quedaban vivos de los embarcados y logró descubrir las fuentes y salinas que, como el mismo destacará, «fueron el único auxilio de aquella población» (21).

Asentados en el establecimiento de San José, De la Piedra envió la zumaca al mando de Pedro García y Manuel Bruñuel para reconocer el litoral norte en busca del río de los Sauces (río Negro). Así narraba nuestro piloto aquella empresa: «Después de haver llegado al Puerto de Sn Joséf al principio de la Expedicion, y despues de haverse abandonado la entrada de este por el Capn. Graduado Dn. Pedro García, y el Primer Piloto de la Real Armada Dn. Manuel Buñuel; se me mandó a mi a dicha comisión con el Bergantin que oy tengo a mí cargo (N.S. del Carmen y Anima). Sali del puerto de Sn Josef, y conseguí su entrada» (22).

Como nos informa en su diario, partió del puerto de San José el 13 de febrero, hasta que el día 21 alcanzó una punta desde donde divisó la barra del río, encontrando diversas tolderías de indios tuelches que le informaron y a quienes agasajó con presentes para atraer su voluntad. Y después de reconocer el paraje en los primeros días de marzo, abandonan la barra el día 11 para regresar al establecimiento de San José el 15 (23).

A estas tempranas exploraciones debe corresponder el plano con los bajos de la boca del río Negro en su desembocadura en el Atlántico, que se encuentra en la cartoteca del Servicio Histórico Militar (Madrid), antes en el Depósito General Topográfico de Ingenieros, y que no aparece en la relación ya destacada de J. Guillén.

«Plano del Río negro nombrado por los indios Río Grande en la Costa Oriental Patagónica levantado por mi D. Basilio Villarino en el mes de Febrero de 1779, de orden del Comisario Super Intendente D. Juan de la Piedra. Situado en 40° 55' L.S. según exacta observacion que hice en tierra y en la longitud de 313° 3' meridiano de Tenerife» (SHM, 6381. ARG. 3/2. 90 x 41,1 cm) (24).

Está coloreado a la acuarela en verde, siena, amarillo y carmín, con fondeaderos y sondas batimétricas, y destaca los lugares en donde encontró tolderías indias. Su cartela va adornada con orla barroca, recoge Explicación y Advertencia para la navegación, e incorpora una escala gráfica de tres millas marítimas.

(20) AAB, Carta de Francisco Viedma en la que certifica los servicios de B. Villarino. Buenos Aires, 1 de abril de 1787. Contenida en el expediente de este marino.

(21) AGN, Manuscritos, leg. 189. Copia del informe de B. Villarino a petición de Fco. Viedma, desde el bergantín *Ntra. Sra. del Carmen y Ánimas*, Río Negro, 24 de abril de 1782. Publicado en *Colección de Obras...* (ed. 1969), *op. cit.*, tomo IV, pp. 220-229.

(22) *Ibidem*.

(23) AGI, Buenos Aires, 326. «Extracto del diario que hizo D. Basilio Villarino, saliendo del puerto de San Joseph a descubrir el Sauze ó Negro, ambos situados en la Costa Patagónica». Del 12 de febrero de 1799 al 22 de mayo. Formado del diario original.

(24) Publicado en *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar. Río de la Plata*. Tomo VII, número 37. Volumen de Cartografía. Ministerio de Defensa. Madrid, 1992.

De vuelta al puerto de San José, Villarino supo por el piloto Pedro García que el supercomisario Juan de la Piedra había abandonado la misión encomendada y embarcó con rumbo a Buenos Aires, alcanzando Montevideo el 13 de marzo, pues como argumentará más tarde al ministro Gálvez, porque no era posible proseguir hasta la bahía de San Julián debido a la falta de embarcaciones, ya que sólo quedaban dos que podrían realizar la pretendida navegación, pero dejaba al nuevo establecimiento con sólo una (25).

Habiendo quedado el fuerte de San José bajo el mando de Francisco de Viedma, le comisionó para que fuera a explorar la costa sur de aquel puerto, pues tenía noticias de la existencia de un manantial de agua dulce. Con este cometido se hizo a la vela el 16 de marzo, llegó al paraje donde se decía que había agua, y como recoge su diario, «hallamos todo seco...», y continúa «... por tierra a hacer las dimensiones de otro puerto que está al sur de este de Sn Joseph, distancia de una legua, el cual había descubierto cuando descubrí las Fuentes...», regresando al campamento el día 20 (26).

Con las gratas noticias recibidas en el reconocimiento del río Sauces (río Negro), Francisco de Viedma determinó embarcar para hacer allí el establecimiento que mandaba la instrucción del virrey; así lo refiere el comisario: «... embarqué con D. Basilio Villarino, a quien e traído comisionado para los reconocimientos...». Parten el 16 de abril hacia el río Negro, detallando el piloto en su diario los accidentes costeros que fueron encontrando y cómo logró salvar la barra de la desembocadura el 20 del mismo mes, a la vista de las tolderías de los indios, yendo después al norte con Goycochea para entrevistarse con el cacique Julián.

Tras alcanzar la desembocadura del río, Viedma fue a reconocer el terreno más ventajoso en donde poder instalar el fuerte; así, acompañado de 25 soldados y 8 artilleros, tuvo que hacer frente a la numerosa indiada que frecuentaba sus márgenes. De esta manera inicia su construcción el 22 de abril y prosigue en los días siguientes, siempre alerta por la presencia molesta de los indios, asegurando a los trabajadores con la política de la atracción diaria de los principales caciques que eran convidados a bordo de las embarcaciones hasta terminar el trabajo del día.

Mientras tanto, Villarino se ocupó en diversas actividades: fue a reconocer una salina que se encontraba a unas diez leguas de distancia; así, embarcado en el bergantín *Nuestra Señora del Carmen* y *Ánimas* descubrió el puerto de San Antonio entre San José y el río Negro. También salió por tierra el 25 de mayo, en compañía de un indio y una india, a la búsqueda del puerto de San Antonio y llegar al de San José; abastecidos con seis caballos y una mula carguera, caminaron por la orilla del río, cuando descubrió agua dulce en unos médanos muy grandes de arena, pero estando a sólo 15 leguas de distancia de San José debie-

(25) AHN, leg. 2316. Por este abandono Juan de la Piedra fue separado de su cargo por Real Orden del 4 de agosto de 1779, y en su lugar fue nombrado superintendente y comisario de San Julián el teniente de navío Andrés de Viedma. Abunda la documentación relacionada con este asunto.

(26) Véase nota 21.

ron regresar por la escasez de víveres y al verse atacados por los indígenas, volviendo al fuerte que estaban construyendo en el río Negro el 31 de mayo (27).

Nuevamente embarcó el 7 de junio para acudir al puerto de San José y aliviar a la gente que allí había quedado a cargo de Antonio de Viedma (28), pero supo que aquel fuerte se había inundado por lo que se trasladaron al norte, y sin poder alcanzarlo por los vientos contrarios, puso rumbo al Río de la Plata con la misión de entregar al virrey los pliegos que traía del comisario con noticias de aquellos reconocimientos. Como recoge la carta enviada por el comandante de Marina don Gabriel Guerra (Montevideo, 16 de agosto de 1779), al marqués González de Castejón, a la sazón ministro de la Secretaría de Marina, llegó Villarino a fines de junio en una pequeña embarcación con noticias del comisario Viedma (29).

En ellas le informaba de las exploraciones realizadas en los litorales, pero le advertía que «cuando tenga proporción remitiré los planos, pues en la estación presente no me lo permiten las muchas faenas que ocurren...». Reconoce la pericia de Villarino: «es sugeto muy util para este establecimiento», por lo que pide que sea recompensado con la gratificación de Mesa que el Rey pasa a todo oficial embarcado, y se le mantenga en ese destino pues «nos sirve no solo para levantar los Planos de la Costa, sino para el reconocimiento de la tierra, cuio exercicio le encuentro sin igual, y absolutamente en toda la expedicion no hay otro, que pueda desempeñar estos casos como el» (30).

Durante su estancia en Buenos Aires, Villarino visitó al ex comisario Juan de la Piedra, con el que siempre mantuvo amistad, y se ocupó de confeccionar los planos sobre la zona explorada que solicitaba el virrey. Fue entonces detenido, y más tarde puesto en libertad, por un confuso asunto relacionado con los planos en el que estaba implicado el dibujante negro que le ayudaba, pues el virrey, mal informado, temió que fueran entregados a los portugueses.

Como recoge una carta del Archivo General de Indias mandada por el virrey al ministro Gálvez (Buenos Aires, 8 de agosto de 1799) a principios del mes le había enviado los planos levantados por Villarino sobre los puertos de San José y de otro nuevamente descubierto, como el del río Negro, junto a un extracto del diario del piloto, y debieron llegar pues queda constancia de haberlos recibido (31). Sin embargo, no resulta fácil conocer sus paraderos, sin haberlos encontrado entre los planos del referido archivo; sólo un ejemplar de la cartoteca del Servicio Histórico Militar podría corresponderse con estos tempranos reconocimientos.

(27) DESTÉFANI, L. H.: «Colonización patagónica», en *Historia marítima argentina*. Buenos Aires, 1984, tomo IV, cap. V, pp. 179-224.

(28) Antonio de Viedma participó en la expedición como tesorero-contador, y habiendo sido separado de su cargo Juan de la Piedra, el virrey Vértiz decidió confiarle el mando de la expedición encargada de la colonización de la bahía de San Julián.

(29) MN, ms. 2197, doc. 8, mecanografiado.

(30) AGI, Buenos Aires, 326. Copia de la Carta de Francisco Viedma al virrey Vértiz, desde la zumaca *San Antonio de Oliveyra*, 4 de junio de 1779.

(31) *Ibidem*. El acuse de haberlo recibido está fechado el 12 de diciembre del mismo año.

«Descripción geográfica de la Costa Oriental Patagónica, comprendida entre 40° 25', 43° 10' de Latitud Sur, 311° 15' y 314° 14' de longitud Thenerife, arrumbada y medido sus Puertos y entradas (hasta ahora conocidos) geoméricamente por el 2° Piloto de la Real Armada Dn. Basilio Villarino en las navegaciones y reconocimientos y descubiertas que desde Henero hasta Junio de 1779 hizo en la expresada Costa.» (SHM, 6376. ARG. 7/9. 57 x 68,5 cm) (32).

Va coloreada a la acuarela en verde, rojo, ocre y azul, con fondeaderos, arrecifes y sondas batimétricas desde el puerto de San José al de San Antonio, igualmente destaca las tolдерías indias y las rutas que siguió por tierra. Con cartela encuadrada en orla barroca, «Esplicación» y «Nota» aclaratorias.

Liberado Villarino de los cargos que le imputaban, siguió ocupado en nuevas empresas relacionadas con los fuertes patagónicos, en las que su colaboración resultaba cada vez más imprescindible. Embarcó con Manuel Soler en una expedición que fue al puerto de San José para auxiliar, por mandato del virrey, a los supervivientes que quedaron tras la partida de Antonio Viedma, e investigar las causas de su abandono (33). Así, en una navegación muy accidentada, en septiembre recorren el golfo de San Matías y regresan a Buenos Aires el 30 de noviembre.

Mientras tanto, Francisco de Viedma tuvo que trasladar el establecimiento del río Negro a la orilla norte por las inundaciones que padecieron el 13 de junio de 1779 (34), comenzando la construcción de otro nuevo, el llamado Carmen de Patagones, al que se fueron incorporando los colonos y llegaron los aperos de labranza mandados desde la Península, de conformidad con el proyecto previsto para las nuevas poblaciones patagónicas, lo que permitió desarrollar la vida agrícola y con ello el crecimiento de su población (35).

Derroteros y mapas entre los ríos Negro y Colorado en 1780-1781

En medio de tales faenas, el comisario no desatendió los descubrimientos a que estaba obligado por la instrucción del virrey; su principal preocupación

(32) Publicado en *Cartografía...*, número 34.

(33) AGI, Buenos Aires, 326. Hay una copia del «Informe de los motivos y la causas que han movido a desamparar el provisional establecimiento del puerto de San Joseph por Antonio Viedma», Buenos Aires, 25 de agosto de 1779. En él expone al virrey que la decisión de embarcar en el paquebote *Santa Teresa* y regresar a Buenos Aires obedeció a las enfermedades y falta de víveres y agua que venían soportando hasta llegar a ser la situación insostenible.

(34) *Ibidem*. Carta de Francisco de Viedma a Gálvez, Fuerte del Carmen del Río Negro, 15 de octubre de 1799.

(35) Familias castellananas, gallegas y asturianas, la mayoría eran del antiguo reino de León, llamados maragatos, que fueron llegando al fuerte de Carmen de Patagones en sucesivos barcos enviados por el virrey. El primer contingente partió en el buque *Princesa* con cinco familias, en total 22 personas. La documentación sobre tales emigraciones se encuentra en el Archivo General de Indias.



Borrador del *Plano de la costa oriental Patagónica* (106 x 67,5 cm) B/N. Basilio Villarino, 1781. MN (45-D-11). Un ejemplar acabado y coloreado del mismo está publicado en *Cartografía y Relaciones Históricas de Ultramar. Río de la Plata*. Tomo VII, número 35. Volumen de Cartografía. Ministerio de Defensa. Madrid, 1992.

estaba en la exploración de la desembocadura del río Colorado, en donde igualmente debía asentar un fuerte español. Y a pesar de ser informado por el cacique Negro de cómo acceder al lugar, se lamentaba al virrey por carecer de los medios necesarios para explorarlo, pidiéndole embarcaciones en las que poder reconocerlo, y si lo permitía la entrada al río, formar un fuerte, pero si no fuera posible por lo bravo de la costa, placeres o bajos, dejaba abierta la posibilidad de entrar por tierra para su construcción.

Sin poder precisar la fecha, Villarino regresó al fuerte del Carmen de Patagones y quedó nuevamente bajo las órdenes de Viedma, que lo comisionó para diversos trabajos: acudió a buscar los caballos que los indios tehuelches habían robado en el fuerte en abril de 1780, y acompañado de dos indios baqueanos y dos soldados, pasó a reconocer la bahía de Todos los Santos entre la boca del río Negro y el Colorado, una parte del litoral sobre la que tenía noticias por la navegación llevada a cabo con la chalupa *Buen Suceso*, aunque como él mismo referirá, en aquella ocasión no pudo detenerse en su reconocimiento. Salió el 23 de abril y siguiendo la costa divisa numerosas islas y bajos que llegaban hasta la desembocadura del Colorado, regresando al fuerte el 4 de mayo con noticias de la nueva bahía en donde había un excelente puerto aunque «no pudo saber si tenía fondo».

Volverá a explorar los mismos litorales, esta vez entrando en el Colorado, cuya navegación debió abandonar ante la falta de víveres, como anota en su diario: «es estéril de caza cuanto más arriba... lo que sentí bastante porque tenía a la gente muy conforme y todos deseosos de continuar la navegación y en el parage puse una cruz con este letrero. Villarino 1780». No obstante, advierte que el río se puede navegar con chalupa a pesar de los saltos que encontró, y va describiendo a su vuelta aquellos paisajes, y particularmente se detiene en las islas, de las que destaca la utilidad de su madera (36). Las numerosas experiencias vividas le llevan a levantar el mapa rubricado que junto al diario se encuentra en el Archivo General de Indias:

«Demostración geográfica de la costa Oriental Patagónica comprendida entre 39 y 43° de Latitud Sur y entre 310° 42' y 315° 26' de longitud de Tenerife... por Basilio Villarino segundo piloto de la Real Armada y capitán del Bergantín *Ntra. Sra. Del Carmen* en las navegaciones y reconocimientos p(o)r. t(tierra) que hizo desde Enero de 79 hasta Julio de 80 a las Órdenes del Comisario Superintendente Dn. Franc(cis)co de Viedma». (AGI, Mapas y Planos. Buenos Aires N.º 135; 63 x 43 cm coloreado) (37).

En él están cartografiados los puertos de San José, Nuevo y San Antonio, y las entradas de los ríos Negro y Colorado. Otro ejemplar del mismo

(36) *Ibidem*. «Diarios del descubrimiento de la Bahía de Todos los Santos, islas del Buen Suceso, río Colorado e internación del río Negro, por Basilio Villarino. Desde el 23 de abril hasta el 27 de mayo de 1780». Firmado.

(37) TORRES LANZA, P.: *Catálogo de Mapas y Planos. Buenos Aires I*. Reimpresión. Ministerio de Cultura. Madrid, 1988.

se encuentra en la cartoteca del Servicio Histórico Militar (SHM, 6391; 45,2 x 57,8 cm) (38), y también un borrador de 1780 en el Museo Naval de Madrid (MN, 45-D-8; 53 x 48 cm), que sólo en parte está coloreado, sin cartela, con el título al dorso *Descripción Geográfica de la Patagonia*.

Y con las mismas actividades, vuelve a embarcar en el bergantín *Carmen* y *Ánimas* por comisión de Viedma; así, entre el 21 al 28 de agosto de aquel año, fue al puerto de San José y entró en el de San Antonio, regresando al fuerte del río Negro el 23 de septiembre, de donde partió en compañía del ingeniero del fuerte y dos hombres para explorar una salina, misión en la estuvo ocupado los días 27 y 28 del mismo mes. A principios de noviembre partió a reconocer mejor el puerto de San Antonio con el bergantín *Carmen* y *Ánimas*, formando parte de una expedición anfibia con la que entró por tierra auxiliado por un marinero y un caballo, descubriendo el camino que había hasta el fuerte del Carmen.

Nuevamente entre el 12 de abril al 7 de agosto de 1781, al mando de la chapula *San Julián* y bergantín *Carmen* y *Ánimas*, Villarino embarcó en el río Negro, esta vez para realizar un reconocimiento más completo de la bahía de Todos los Santos, Anegada, isla del Buen Suceso y otras adyacentes, con la finalidad de encontrar el desagüe del río Colorado, por donde debía entrar. En su diario recoge los incidentes que le acontecieron durante su navegación, aportando valiosas consideraciones sobre cómo avanzar entre los canales e islas para llegar al brazo principal del río Colorado, en donde estuvo el 14 de junio explorando el terreno. Y como sucede en otros diarios de sus comisiones nos cuenta sus encuentros con los indígenas, esta vez con los del cacique Negro (39).

Las observaciones realizadas le permiten levantar el plano de aquellos litorales para comprender mejor el diario, él mismo así lo advierte en la cartela: «observando las advertencias puestas al fin del Diario que acompañan a este Plano». Varios ejemplares del mismo, con análogas leyendas, se encuentran en diferentes cartotecas:

«Plano de la Costa Oriental Patagonica comprehendida entre 41° 9' y 39° 41' de La(titu)d S(ur) y entre 313° 54' y 314° 47' Long(itu)d de Tenerife en que se figura el principal desagüe del Río Colorado las dibersas Yslas y canales de su inmediacion. Las dos Bahías Anegadas y de todos los Santos, con las Islas y vajos contenidos en ellas. La Derrota ô Navegación q(u)e con seguridad se puede hacer desde el Río Negro al Colorado... Levantado de Orden del Comisario Superin(tenden)te de estos Nuestros Establecimientos Dn. Francisco de Viedma por Dn. Basilio Villarino 2° Piloto de la Real Armada con las dos Embarcaciones de su mando el Bergantin Nra. Sa. Del Carmen y Ánimas y la Chalupa San Franc(is)co de Asís por los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto del año de 1781». (SGE, J-9-16; 70,8 x 108,8 cm) (40).

(38) *Cartografía...*, número 39.

(39) AHN, Estado, leg. 2315. Diario de a bordo del bergantín *Ntra. Sra. del Carmen* y *Ánimas*, al ancla en el Río Negro, 8 de agosto de 1781. Rubricado por Villarino.

(40) *Cartografía...*, número 35.

Está coloreado con acuarela, en verde y amarillo; no lleva orla, su texto es más escueto que el de los anteriores y aparece firmado y rubricado por Villarino. Además se conocen otros ejemplares con escasas diferencias: el de la cartoteca del Servicio Histórico Militar, sin firma (SHM, 6377. ARG. 7/8; 108 x 69,5 cm) (41), igualmente coloreado en ocre, verde y amarillo, que puede proceder de la cartoteca del Depósito de Guerra. Otro en la Biblioteca Nacional de Madrid (BNM, Geo-368; 106,5 x 67,5 cm) (42); y hay un borrador manuscrito, sin colorear, en la cartoteca del Museo Naval (MN, 45-D-11; 53 x 103 cm). También lo recoge la recopilación de *Cartas y Planos inéditos de los siglos XVII y XVIII y el primer decenio del XIX*, publicada en Buenos Aires en 1930; en esa fecha el referido ejemplar estaba en el Archivo de la Dirección de Geodesia, Catastro y Mapa de dicha provincia (lámina IX) (43).

Y aunque no resulta tarea fructífera encontrar la explicación de tantos eslabones perdidos, al menos, en el intento, se han localizado dos de los diarios firmados que acompañaban a estos mapas, uno en el archivo del Servicio Histórico Militar (Madrid) y otro en el Archivo Histórico Nacional (Madrid), este último probablemente enviado por Viedma (44), pues en carta adjunta al conde de Floridablanca (Río Negro, 16 de agosto de 1781), le comunicaba que había enviado el plano y el diario. Y agrega que «este interesante mérito y los que ha contraído en las comisiones que he puesto a su cargo me obliga a recomendarle con todo empeño al Ex. Sr. D. Joseph de Galvez, para que poniéndolo en noticias de S.M... sean premiados con el ascenso à teniente de Fragata ó al grado que le corresponda» (45).

Y con fecha de 10 de abril del año siguiente, Viedma reitera que «en el mes de agosto del año anterior di parte a VE del descubrimiento del Río Colorado con Plano y Diario del 2º Piloto de la Real Armada Basilio Villarino que consiguió con la chalupa Sn. Francisco de Asis, y el bergantín de su mando el *Carmen y Ánimas*». Y que fueron llevados por Villarino en dicho bergantín «por no ser capaz este buque de continuar los reconocimientos a menos que se carenase, y pedí al Vi Rey con toda instancia se executàra a la mayor brevedad la carena por no perder la estación de verano, para seguir los reconocim[os] de la costa si era posible hasta el cabo de San Antonio» (46).

Para realizar tales faenas, nuestro piloto llegó a principios de septiembre de 1781 a Buenos Aires para entregar las cartas de oficio, y después pasó a

(41) *Ibidem*, número 43.

(42) Publicado en B/N en *Monumenta...*, lámina número 63.

(43) Publicado por el Instituto de Investigaciones Geográficas de la Facultad de Geografía e Historia, Serie B, número 3, con regesta y observaciones críticas de Félix F. Outes.

(44) AHN, Estado, leg. 2316, «Diario de la Naveg.[ación] que va a hacer Dn. Basilio Villarino 2.º Piloto de la RI Armada, con las dos embarcaciones de su mando el Berg[antín] *Ntra. Sra. Del Carme[n] y Ánima*, y la chalupa *Sn. Fran[cis]co de Assis*, desde el Río Negro, al reconocer la costa, Bahía de Todos los Santos, isla del buen Suceso, y demás adyacentes, buscar el desagüe del Río Colorado, y penetrar su entrada... Del 12 de abril de 1781 al 7 de agosto de 1781». Firmado.

(45) *Ibidem*.

(46) AHM, ms. 7181.

Montevideo para llevar por tierra los planos del río Colorado. De vuelta a Buenos Aires, se ocupó de carenar el bergantín *Nuestra Señora del Carmen y Ánimas*, y así estuvo alejado del fuerte del Carmen hasta fines de enero del año siguiente (47).

La navegación del río Negro (1782-1783)

Según las instrucciones de Vértiz al comisario, también debía explorar el río Negro hasta donde fuera navegable, con la finalidad de alcanzar Mendoza y Valdivia y de esta manera facilitar la comunicación fluvial del Pacífico con el Atlántico. En las ordenanzas del virrey le pide que busque un varón fuerte denodado en los trances difíciles; también le ordena que se redacte un diario de su exploración en donde se refleje el aspecto del país, montes, pastos, aguadas, etc., y todo aquello que pueda convenir para el adelanto de los conocimientos geográficos.

Con tal fin, el 8 de mayo de 1780 despachó el virrey Vértiz al bergantín *Ntra. Sra. del Rosario* al mando del piloto Juan Pascual de Callejas, quien exploró la desembocadura del río, y pudo levantar el «Plano de la entrada del R^o Negro en la costa patagónica», fechado el 25 de septiembre de 1780 (48). Pero Callejas regresó a Buenos Aires, el 4 de mayo de 1781, para informar al virrey de la falta de víveres y demás necesidades del fuerte, mientras tanto Viedma le reclamaba su regreso para proseguir el reconocimiento del río Negro en la próxima primavera, pues en la anterior ocasión no pudo avanzar en su curso a causa del mal tiempo.

Todavía en carta a Floridablanca (río Negro, 10 de abril de 1782), el comisario se quejaba de no haberlo navegado: «este Río no se ha reconocido por haverme separado al 1^o Piloto D. Juan Callejas, sin haber enviado otro en su lugar, que se hiciera cargo de esta mision puesta a su cuidado» (49). Entretanto estableció una guardia en la parte sur del río, cinco leguas arriba del fuerte del Carmen, sin lograr el regreso del piloto Callejas —a quien le confió el virrey otras actividades—, pero fue haciendo acopio de lo necesario con la finalidad de crear una guardia en Choele-Choel, paso obligado de los indios del sur en sus correrías, y poder continuar después el resto de la exploración. Pidió 30 hombres a Montevideo para agregar a los 60 que ya tenía disponibles, todavía en carta del 14 de abril le comunicaba al virrey que le faltaban medios para entrar al interior.

Organizada la expedición con tiempo, finalmente le confió a Villarino la ardua tarea de avanzar por el río Negro hasta donde fuera navegable. Preparada la flota y abastecida de todo lo necesario, el 28 de septiembre de 1782 se

(47) SHM, «Diario del tiempo que estuve en Bs. As. para carenar el Berg[ant]n del Rey del *Ntra. Sra. del Carmen y Ánimas* de mi mando». Firmado y rubricado por Basilio Villarino.

(48) *Cartografía...*, número 38.

(49) AHM, ms. 7181. La misma carta está duplicada y firmada por Francisco Viedma.

hizo a la vela con cuatro embarcaciones: tres chalupas (*San José, San Juan y San Francisco de Asís*) y un bote (champán) para la carga, en las que iban 62 hombres. Y como mandaba las instrucciones, fue anotando en su diario los acontecimientos que le suceden: dificultades o aciertos en la navegación, las averías que sufrieron y sus contactos con los indios que seguían de cerca su marcha. A veces fueron visitados por algunos caciques que les acosaban para obtener aguardiente, o haciendo trueques con ellos, lo que le hace permanecer siempre en guardia.

Entre otros acontecimientos recoge la llegada de las embarcaciones el 5 de noviembre de 1782 al sitio llamado Choele-Choel (nombre que los indios daban a un médano que se forma en el río), sobre el que se extiende en consideraciones por su importancia estratégica, pues era la entrada de los indios tuhelches, viliches y pulches a la sierra del Volcán en busca de sal, y la puerta para sus correrías hasta Buenos Aires. Se ocupó de fortificar el lugar que se recordará con el nombre de Villarino, y mandó una comisión al fuerte del Carmen pidiendo víveres, soldados y caballos, estos últimos valiosos para avanzar en aquellas partes del río en que no era posible la navegación con vela por la falta de viento o emplear los remos. Después de esperar 45 días, el 12 de diciembre llegó la ayuda del comisario, enviada por tierra con seis carretas, y prosiguieron la marcha.

El 1 de enero de 1783 vieron una partida de indios que llevaba ganado de Buenos Aires a Chile, y supieron que eran moradores de la laguna Huechu-Huechún situada a cuatro días de camino de Choele-Choel; también le informan de los pasos y portillos para avanzar entre montañas, así como de las tribus que habitaban Huechu-Huechún y Huechun Layquen (lagunas en los valles andinos), el límite nombrado por el jesuita Falkner en su descripción de la Patagonia. Se producen entonces tres deserciones entre los miembros de su tripulación, que se unen a los indios.

El 23 de enero de 1783 descubrieron la confluencia del río Negro con el Diamante, por donde Villarino entró con un bote al día siguiente, regresando con la noticia de que por allí no podían avanzar debido a la falta de agua en aquel tiempo para la navegación de las chalupas, con la esperanza de lograr un paso hacia Valdivia cuando se deshelara la nieve. Prosiguen el día 25 por el ramal que llegaba del sur, aunque la navegación resultaba cada vez más difícil porque la corriente era muy violenta, y acampan en una isla en la confluencia del río Catapuliche y río de la Encarnación (Limay y Neuquén actuales), desaguaderos del río Negro.

Se acercaba el invierno, por ello pretende atravesar el paso de la cordillera hasta Valdivia antes de que las nieves lo hicieran intransitable; así, el 8 de febrero vieron de lejos las cumbres nevadas, y el 12 divisan el cerro de la Imperial. Desde entonces va anotando en su diario la aparición de los manzanos por ser muy abundantes, el «País de las Manzanas», de gran ayuda en la alimentación de la tripulación; incluso envió 120 de aquellos árboles al fuerte del Carmen en el champán. Pero la navegación por el río de la Encarnación se complica, pues los rápidos eran cada vez más frecuentes, el agua helada y

el fondo no permitía el paso de las chalupas transportando la carga y embarcaciones por tierra, y eran continuamente acosados por los indios en sus encuentros y trueques.

Ante la dificultad para avanzar, Villarino se cuestiona que por aquella vía fluvial se alcance Mendoza como dejó escrito Falkner, y debido a la grave situación que atravesaban con las enfermedades de los marinos, la falta de víveres o las averías de las embarcaciones, determinó volver, aunque se lamentaba diciendo: «... con indecible desconsuelo, porque habiendo estado la mañana muy clara, estuve mirando la cordillera tan clara y tan cerca, que si no hubiera venido hecho cargo de esta expedición, solito yo y a pie como me hallo, me pondría en camino para ella...».

El 4 de mayo de 1783 emprende el regreso, que fue mucho más rápido porque llevaban la corriente a favor; así, el día 25 llegaron al fuerte del Carmen de Patagones (50). A su vuelta, puso en orden sus anotaciones y emprendió la tarea de levantar el plano de los lugares explorados durante su larga aventura por el río Negro. El 12 de agosto el comisario le pide su parecer sobre las dificultades de aquella entrada después de las experiencias vividas, pues pretendía repetir la navegación. Así, en una escueta carta le informa de los inconvenientes que encontró y cómo solucionarlos (51).

Durante la expedición las relaciones con el comisario se deterioran, por ello en carta de Viedma al virrey (río Negro, 19 de agosto de 1783), le comenta «... llegó gracias a Dios la hora de poder conseguir de D. Basilio Villarino el plano y el diario del reconocimiento, y añade para que lo analicen los expertos» (52). Por otra del 22 de octubre al conde de Floridablanca, sabemos que le envió una copia resumida del diario de Villarino, posiblemente sea la que se encuentra en el Archivo Histórico Nacional (Madrid); también le informa que se lo había mandado al ministro Gálvez y al virrey de Buenos Aires, y le advierte que «no va el plano en esta ocasión, por no haber papel en el Establecimiento para copiarle, pero remito un ejemplar al Sr. Gálvez, que es regular que pase a poder de VE.».

Del plano sobre el río Negro levantado por Villarino se han localizado tres ejemplares en las cartotecas españolas, que debieron acompañar al diario de la navegación, pues son imprescindibles para seguir su lectura ya que están cartografiados los lugares por donde pasó. Destaca el que se encuentra en el Servicio Histórico Militar (Madrid):

«Plano del Río Negro levantado de orden de D. Francisco de Viedma. Comisario Superintendente de estos establecimientos; por D. Basilio Villarino,

(50) MN, ms. 518. «Diario de D. Basilio Villarino de la *Descubierta* y reconocimiento del Río Negro en la costa Oriental Patagónica (1782 a 1783)». Fuerte del Carmen. Río Negro, 19 de agosto de 1783. Copia de Joseph Barreda. Está publicado en *Colección...* Y un extracto del mismo remitido por Francisco de Viedma, con anotaciones al margen, se encuentra en el AHM, leg. 2315, doc. 54.

(51) RAH, Col. Mata y Linares, tomo 2, río Negro, de 12 de agosto de 1783.

(52) *Ibidem*. Copia de la citada carta.

Segundo Piloto de la Real Armada, en el reconocimiento que de dicho Río, desde su desagüe en el Océano, hasta la Cordillera inmediata a Valdivia; habiendo regresado a el Establecimiento a los ocho meses de su viage.» (SHM, AGR. 3/1; 86 x 154 cm) (53).

Está coloreado a la acuarela, en verde, ocre y carmín. Contiene una extensa descripción de los ríos dibujados en el mapa, y de la isla de Choele-Choel, con la fortaleza de Villarino, así como de los itinerarios de los indígenas para ir de un lugar a otro y sus tolderías, del establecimiento español del río Negro y de algunos accidentes geográficos por él descubiertos en anteriores exploraciones. A juzgar por su tamaño, quizá esté entelado en seis hojas.

En la misma cartoteca hay un borrador sin colorear, cuadrulado en algunas partes, que debió de utilizar en sus anotaciones y quizá se empleó en posteriores levantamientos (SHM, ARG. 3/4; 62,5 x 102,5 cm). Otro plano del río Negro, de análogas características, se encuentra en la cartoteca del Museo Naval (MN, 45-A-5; 53 x 158 cm), aunque se reduce el texto del título, y está deteriorada la explicación de la costa. Este último pudo acompañar a la copia del diario por Joseph Barrera, que se encuentra en su archivo. Y también hay un borrador en donde está escrito: «Planito perteneciente al Plano Grande del Reconocimiento del Río Negro de la Patagonia por la costa parte alla» (ilegible)... (MN, 47-A-6; 30 x 41,5 cm), considerado de Villarino por Guillén Tato (54).

Las proezas llevadas a cabo en esta famosa expedición fluvial no fueron suficientes para Viedma, quien critica la falta de valor de Villarino al no avanzar hasta Mendoza como le había mandado. Así, dirá: «... aunque ha trabajado mucho, desprecia las más altas proporciones que se le presentan... Desmayó cuando mas necesitaba de valor...»; y le propone al virrey que se vuelva a repetir su reconocimiento, «y aunque me hallo con la salud muy quebrantada (como he escrito a V.M.), me he ofrecido a ir mandando la expedición que salga a este fin» (55). A pesar de las diferencias entre ambos, el comisario Viedma solicitó para Villarino su ascenso a primer piloto de la Real Armada, que fue concedido el 13 de diciembre de 1783; asimismo, en carta escrita desde el fuerte del río Negro, el 23 de octubre de 1783, respaldó la solicitud de Villarino al conde de Floridablanca (río Negro, 28 de septiembre del mismo año) para obtener licencia de comercio y pesca de la ballena entre la costa patagónica y Buenos Aires durante diez años, con privilegio exclusivo y bajo su real protección (56).

Los últimos acontecimientos de su vida

Aunque el virrey Vértiz respaldó la formación de los establecimientos de la Patagonia también obstaculizó su progreso, pues opinaba que eran de esca-

(53) *Cartografía...*, número 36. Aunque erróneamente fechado en 1779.

(54) *Monumenta...*, p. 52.

(55) AHN, Estado, leg. 2316.

(56) AHN, Estado, leg. 2315. La carta de Basilio Villarino está publicada en *Apuntes biográficos...*, pp. 290-292.

sa utilidad para el exceso de gastos que ocasionaban a la Real Hacienda. Esta crítica, apoyada en diversos informes, desembocó en la Real Orden de 1 de agosto de 1783 que ordenaba la evacuación de los asentamientos creados, pero la reacción en contra que se produjo en Buenos Aires dulcificó la drástica medida, y se salvaron los fuertes de San José y Carmen de Patagones; este último, gracias a las alentadoras noticias que Francisco de Viedma fue dando sobre el crecimiento de su población y progresivo desarrollo agrícola.

El 7 de agosto de 1783 fue nombrado gobernador e intendente de Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba (en la actual Bolivia), aunque seguirá en su anterior destino hasta principios de 1784; también en esa última etapa del mandato de Viedma, nuestro marino siguió vinculado al fuerte de Carmen de Patagones, y a pesar de que solicitó su regreso a España aduciendo que se encontraba enfermo, le fue denegado el permiso pues el comisario lo retenía con la esperanza de proseguir sus descubrimientos en el río Negro (57). Viedma, en su nuevo destino, mantuvo su postura favorable a los fuertes patagónicos, mandando una extensa memoria sobre la riqueza que se podría obtener en la explotación del territorio (58), que estuvo respaldada en los informes de Villarino.

En su lugar quedó el comisario Juan de la Piedra, quien logró reponerse en el cargo tras la defensa que hizo desde su destitución, un juicio que duró cinco años. El nuevo comisario, en busca de su destino, zarpó de Montevideo a mediados de septiembre de 1784, logrando del virrey que dejara a Villarino bajo sus órdenes, sin conseguir volver a la Península cuando parecía inminente su regreso pues, reclamado por su esposa, llegó a Montevideo una Real Orden del 10 de agosto de 1784 para que embarcara en el primer buque de guerra que se restituyese a España, sin poderse cumplir la orden por encontrarse en la Patagonia (59).

De la Piedra cambió la estrategia de regalos y tolerancia observada por Viedma con los indígenas a pesar de los robos y atropellos que cometían, pues pretendió una política dura con ellos recibiendo el apoyo del nuevo virrey, el marqués de Loreto, e impulsó planes militares para lograr someterlos. A primeros de enero de 1784 salió una expedición militar al norte en busca de las tolderías indias, en la que participó Villarino, dejando el fuerte al mando del alférez Francisco Piera; al mismo tiempo, mandó la chalupa *San Juan Bautista* al río Negro, para cerrarle el paso en Choele-Choel, y el virrey Loreto pretendió auxiliarlo con el bergantín *Piedad*.

Los indios supieron lo que sucedía y se mantuvieron alerta, capitaneados por el cacique Negro; así, el 22 de enero llegaron a la sierra de la Ventana, y acamparon cerca del río Sauce, desde donde De la Piedra mandó una partida para sorprender una toldería que estaba a cinco leguas; pero los

(57) Véase L. H. Destéfani, *op. cit.*, p. 201.

(58) AGI, Buenos Aires, 99. Buenos Aires, 1 de mayo de 1784.

(59) AAB, Expediente de Villarino. El comandante de los bageles del Río de la Plata, tras recibir la orden del Rey, contestó desde Montevideo el 18 de diciembre, que le había comunicado la orden al virrey para que disponga que el referido individuo se restituya a este puerto.

indios, mejores concededores del terreno, atacaron el día 24 al desprevenido campamento y allí murió Juan de la Piedra. Al día siguiente volvieron los indios rebeldes para hablar con Villarino, a quien ya conocían; éste, a pesar del riesgo que suponía discutió con ellos sobre cómo acordar la paz e intercambiar prisioneros. Por la tarde los indios supieron que llegaba una columna con el alférez De la Píera, que atacó la toldería ese mismo día, y en una guerra de exterminio contra los españoles, murió Basilio Villarino el 25 de enero de 1785 con los demás oficiales que le acompañaban, por ello en homenaje póstumo recibe su nombre un partido territorial al sur de Buenos Aires.

El 7 de febrero de aquel año, por haber muerto intestado, se abren sus baúles en Carmen de Patagones, y levantaron acta de lo que contenían (libros, mapas, útiles para dibujar, etc.) (60), en gran parte material de trabajo que bien pudo quedar en el Virreinato, o ser devuelto a la Armada española, como mandaba las ordenanzas sobre los marinos que morían en servicio.

El legado de Villarino en posteriores informes

Las exploraciones de nuestro piloto, sobre todo el reconocimiento del río Negro, no cayeron en el olvido, pues estuvieron presente en el informe que mandó el marqués de Loreto al ministro Gálvez sobre las posibilidades económicas que ofrecía la pesca de la ballena en las costas patagónicas y la manera de evitar el establecimiento de alguna potencia extranjera en ellas. En la redacción del mismo, a cargo Joseph Custodio Sá de Farias (61), dice que «El descubrimiento de este Río Negro no se ha concluido; el Piloto de la Real Armada Dn. Basilio Villarino lo hizo hasta la latitud, de 39 grados y me parece muy conveniente que se concluya...» (62); e igualmente, pervive su recuerdo en el «Mapa Geográfico que comprende todos los modernos descubrimientos de la Costa Patagónica» (1788), confeccionado para ilustrar el informe del virrey (63).

El legado de Villarino se mantuvo vigente posteriormente, en gran medida, por las valiosas aportaciones que dejó sobre las correrías de las tribus indias

(60) AGN, Tribunales, leg. 259, exp. 18. Inventario de los bienes de Basilio Villarino.

(61) Sá de Farias participó, del lado portugués, en las comisiones de límites formadas para trazar en la cuenca del Río de la Plata la frontera del Tratado de Límites de 1750. Más tarde fue apresado en las guerras de don Pedro de Cevallos contra los portugueses de Brasil y pasó a Buenos Aires, en donde residió desde 1777 hasta el fin de sus días. Al servicio del Virreinato del Río de la Plata, demostró sus conocimientos de geodesia y cartografía, como se manifiesta en este informe del marqués de Loreto.

(62) AGI, Buenos Aires, 99. Buenos Aires, 2 de septiembre de 1786. Hay dos ejemplares.

(63) Publicado en el *Catálogo...*, número 164. Existe otro ejemplar en el Archivo de Simancas, publicado en *Monumenta...* y recogido en el catálogo de TORRES REVELLO, J.: *Mapas y Planos referentes al Virreinato del Plata*. Buenos Aires, 1938, número 31. Véase además REY BALMACEDA, R. C.: *Geografía histórica de la Patagonia*. Buenos Aires, 1979, pp. 207-208.

que, desde la Patagonia, llegaban hasta los fuertes al sur de Buenos Aires. Por ello nos aparece en varios proyectos sobre cómo avanzar esta frontera indígena, redactados en las dos últimas décadas de la dominación española en el Virreinato del Río de la Plata. Lo tuvo en cuenta Félix de Azara en el informe que presentó al virrey Melo de Portugal en 1796; concretamente al referirse al control del paso de Chuelechel, en el río Negro, escribe que «consta esto de la explicación que puso el piloto D. Basilio Villarino en el mapa que hizo poco a de dicho Río Negro» (64). Igualmente, trasciende al proyecto que Sebastián Undiatio Gaztelú redactó en 1810; en él dice que «el río Negro se ha situado por el plano que levantó el piloto Villarino, que lo navegó en 1783... es lo mejor que se ha hecho del río, y mientras no se haga otro reconocimiento es menester estar a él» (65). Y en orden cronológico, también el famoso viajero Alcide d'Orbigny, que visitó el fuerte del Carmen de Patagones en 1829, donde todavía se recordaban las proezas de Villarino en el río Negro, pudo anotarlas en su obra *Viaje a la América Meridional*, e incluso nos refiere: «poseo el manuscrito auténtico de ese viaje» (66).

Sin pretender agotar los ejemplos de la pervivencia de la obra de Villarino en aquella parte de América, quisiera mencionar finalmente que su legado revivió durante las campañas organizadas para la expansión de la Confederación Argentina en las tierras del sur, llevadas a cabo en la segunda mitad del siglo pasado durante la llamada Conquista del Desierto. Una larga empresa militar contra los indígenas rebeldes de la Patagonia, que se vio en la necesidad de avanzar en un medio hostil y desconocido, con los escasos conocimientos que se tenían de su geografía e hidrografía, saliendo nuevamente a resurgir las consabidas exploraciones y plano del río Negro que un siglo antes llevó a cabo este marino. Así lo incorpora al acervo nacional el estadista E. Zeballos en su obra *La conquista de Quince Mil Leguas* (1878), en donde encontramos un mapa que titula «Plano del río Negro de Patagones, dibujado por el piloto Basilio Villarino en su viaje de 1782-1783».

(64) «Informe acerca de un reconocimiento de la Guardias y Fortines que guarnecen la línea de frontera de Buenos Aires, elevado por Félix de Azara al Virrey Pedro Melo (31-1-1796)», publicado por AZCUY AMEGHINO, E.: *El latifundio y la gran propiedad colonial rioplatense*. Buenos Aires, 1995, documento 12, p. 205.

(65) ÚRDIANO GAZTELÚ, S. de: «Proyecto de traslación de las fronteras de Buenos Aires al Río Negro y Colorado», en *Colección...*, vol. II, pp. 495-512.

(66) Publicado en París, 1836, cap XXII: «Ojeada histórica a los establecimientos españoles de la Patagonia».

Abreviaturas

AAB: Archivo Alvaro de Bazán (Ciudad Real).
AGI: Archivo General de Indias (Sevilla).
AGN : Archivo General de la Nación (Buenos Aires).
AHM: Archivo Histórico Militar (Madrid).
AHN: Archivo Histórico Nacional (Madrid).
BNM : Biblioteca Nacional de Madrid.
MN: Archivo y Cartoteca del Museo Naval (Madrid).
SGE: Servicio Geográfico del Ejército (Madrid).
RHA: Real Academia de la Historia (Madrid).

LA GUERRA DE SUCESIÓN EN EL ESCENARIO AMERICANO: LA ACTITUD NAVAL

José CERVERA PERY
Correspondiente de la Real Academia de la Historia

De los tres centenarios cuya conmemoración se celebra en el presente año 2000 —nacimiento de Carlos V, confección de la carta de Juan de la Cosa e instauración de la monarquía borbónica en la persona de Felipe V—, quizá sea este último el más significativo por cuanto comporta el enfrentamiento de dos concepciones de la monarquía: la centralista y la que podríamos llamar foralista o pactista, la misma que había estado en vigor desde que los Reyes Católicos habían unido los distintos reinos peninsulares bajo una misma corona. Implica además un cambio estructural y de mentalidades, ya que los Borbones van a encarar la administración del todavía extensísimo imperio hispano con otra mentalidad. La Corona se encuentra sustituida por el Estado; lo personal y carismático por lo impersonal y burocrático; el válido aprovechado por el funcionario profesionalizado y los consejos reales por los ministerios o secretarías. Su establecimiento entroniza una fecha importante: la del 14 de septiembre de 1714 para que esta significada transformación quede reflejada en el ámbito naval, con la creación un año más tarde de la Secretaría de Marina e Indias (1). No será, sin embargo, este hecho por demás trascendente el objeto de este estudio que se contrae a tiempos anteriores y nada gratos, con el análisis de la actitud naval en el amplio escenario americano —Atlántico, Pacífico y Caribe— durante la guerra de Sucesión.

Una herencia conflictiva

La guerra de Sucesión a la Corona española que se desencadena a causa de la muerte sin descendencia del último Austria, Carlos II y de su controvertido testamento, ha sido siempre un tema atrayente por las consecuencias de todo orden que comportó para las relaciones internacionales en general, y para la vida española en particular. Porque este largo conflicto no es sólo un episodio de la historia interna de España, sino un conflicto europeo donde toman cuerpo los intereses antagónicos de Austria, Inglaterra, Holanda, Portugal y Saboya, por una parte, y de Francia y España por otra.

(1) Los historiadores, al referirse al resurgimiento naval español, parten generalmente del intendente Patiño —que gobierna la Armada después de firmada la Paz de Utrecht— y lo continúan en Campillo, Ensenada, Valdés, etc., a lo largo de todo el siglo XVIII. Sin embargo, hubo otros impulsores en años difíciles, como Bernardo Tinajero de la Escalera, Andrés de Pes y Antonio Gastañeta, ya que la política de reconstrucción de la flota se había iniciado antes de 1714.

Como se ha señalado acertadamente, la guerra de Sucesión abarca un doble planteamiento. En primer lugar es una guerra civil y los fenómenos internos españoles buscan su respaldo en las rivalidades europeas; en segundo término, las principales naciones europeas se adscriben a cada uno de los bandos de la guerra civil, con lo que el conflicto se internacionaliza y los enfrentamientos europeos se encuadran en el marco de la guerra de Sucesión española (2).

Inglaterra temía que, a la muerte de Carlos II, su herencia pudiera hacer surgir una nueva potencia hegemónica —Francia o Austria—, lo que suponría un grave peligro para el equilibrio de las potencias dentro del complicado marco de las relaciones internacionales. Por ello cuando se conoce la designación del duque de Anjou en el testamento de Carlos II, debido sobre todo a presiones del Consejo de Estado, el de Castilla, Luis XIV —que ve el cielo abierto para sus ambiciones personales—, e incluso de la Santa Sede, Inglaterra, aliada con Holanda y Portugal, decide apoyar al candidato Carlos de Austria; pero no lo hace solamente para evitar un posible eje Madrid-París, sino para utilizar la guerra de Sucesión en su propio beneficio, sobre todo en los escenarios americanos del Atlántico y del Pacífico, donde la respuesta naval española sería muy limitada; y, aunque no consiguió sentar en el trono español a su pretendiente, en el fondo sería la vencedora de esta contienda en el orden internacional, y el Tratado de Utrecht con el que finalizaría la misma, la convertiría en el árbitro de Europa y será el fundamento de la preponderancia británica durante todo el siglo XVIII (3).

Por otra parte, los ingleses conseguirán dar un duro golpe al monopolio español en América con la introducción en el Tratado de las cláusulas referentes al navío de permiso y el asiento de negros, que favorecerán el desarrollo de un activo contrabando, como base de penetración británica, cada vez más intensiva en el Nuevo Continente.

En el orden interno español, la guerra de Sucesión dio como resultado el triunfo de la opción francesa. Felipe de Anjou será reconocido por los aliados como Rey de España después de que renuncie a sus posibles derechos al trono de Francia por la muerte del Delfín. Ello significará la introducción en la Península del centralismo racionalista de cuño francés, cuya consecuencia más directa fue la supresión de los fueros de los reinos periféricos, respetados por los reyes de la casa de Austria, y que el archiduque había prometido mantener si era elegido como rey de España; pero esto ya es harina de otro costal (4).

(2) Se ha comparado incluso la guerra de Sucesión con la guerra civil española de 1936, en la que los dos bandos contendientes reciben apoyo de potencias europeas, democráticas o totalitarias, y en cierto modo se produce una internacionalización del conflicto con intereses encontrados.

(3) Gracias a sus anexiones territoriales en el Mediterráneo: Gibraltar, Malta, Menorca, puntos todos estratégicos, aunque al final no conservará más que Gibraltar, todavía irredento.

(4) La derrota militar de los seguidores del partido austriaco permitió a los monarcas de la casa de Borbón llevar a cabo una política niveladora que afectó principalmente a Cataluña, y que lejos de hundirla, al mismo tiempo que arruinaba sus privilegios y fueros, hizo posible un renacimiento de la economía catalana beneficioso para el cuerpo entero de la monarquía hispánica.

Una Marina en decadencia

Como ha señalado Pérez Mallaina (5) los comienzos del reinado de Felipe V, en cuanto al aspecto naval se refiere, no pudieron ser más duros. En 1700 las fuerzas navales de que disponía la nación, diseminadas en muchas escuadras de muy pocos barcos, eran más que precarias y la guerra de Sucesión que estalló en 1702 las debilitó aún más, hasta el extremo de que eran muy pocos los buques armados que podían ostentar el pabellón español.

Los problemas de esta patente decadencia, que venían arrastrándose desde el reinado de Carlos II, obedecían a diversas razones. En primer lugar la posesión de muy pocos barcos y mala distribución de los mismos con demasiadas agrupaciones (armadas) deficientemente estructuradas y pobremente financiadas. En segundo término una escasez casi total de bases de apoyo en tierra tanto funcionales como logísticas, ya que hasta la aparición de los arsenales los navíos de las distintas armadas se reparaban por lo general en el caño de La Carraca o en el carenero del puente de Zuazo en San Fernando, con escasez de medios y lógicas dificultades de mantenimiento por falta de almacenes e incluso de repuestos. Existía también una acusada dependencia en materia de construcción naval con respecto a Holanda, dependencia peligrosa por cuanto a principios el siglo XVIII Holanda se aliaba con los enemigos de Felipe V y, por último, evidentes problemas de falta de personal, ya que la mayoría de los enrolados eran licenciados al término de una campaña y los intentos de creación de una matrícula naval habían fracasado.

Pero, aunque España había perdido gran parte de su influencia política en el continente europeo, aún poseía un gran imperio ultramarino al que sólo podía llegarse por barco, lo que exigía como atención primordial la existencia de una Marina fuertemente operativa, ya que las posesiones españolas en las Indias se habían mantenido prácticamente intactas durante el siglo XVII a excepción hecha de la pérdida de algunas islas en el Caribe, por lo que para hacer frente a cualquier contingencia en el escenario naval americano se ordenó en 1700 que se reuniesen en Cádiz todos los buques disponibles con un resultado desolador, ya que en aquellos momentos sólo se podía disponer de cuatro navíos y el patache de la Armada del Océano, así como de la capitana y almiranta de la Armada de la Avería y su patache. El resto de las embarcaciones ya estaban en América, mal que bien, aplicadas a diferentes misiones.

Los únicos navíos construidos entre el período de la guerra de Sucesión y la Paz de Utrecht lo fueron en 1702 y 1704. En abril de 1703 llegó a Veracruz la nueva capitana de la Armada de Barlovento, un navío construido en Campeche y llamado *Nuestra Señora de Guadalupe*, tenido por el mejor buque de la Armada en dicha época. En diciembre del mismo año son entregados el *Nuestra Señora del Rosario* y el *Santiago*, de características similares pero de inferior calidad, por lo que durante varios años —y ello es altamente

(5) PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La política naval española en el Atlántico durante la guerra de Sucesión (1700-1715)*. Sevilla, 1979. Libro muy bien trabajado y muy completo.

significativo— el *Guadalupe* será el único buque útil que España tendrá en la fachada atlántica (6).

La lucha por las rutas oceánicas fue uno de los principales aspectos de la guerra y desgraciadamente, como se ha dicho, España no contaba con las fuerzas navales necesarias para realizar la defensa de sus intereses, sobre todo en la lejana América, pero el dramatismo de los combates librados en el suelo peninsular, en los que Felipe V estuvo a punto de perder el trono, forzaron a que todos los recursos de la Corona se concentrasen en abastecer y socorrer a los ejércitos que defendían la causa de la dinastía borbónica. Y no fue posible hallar dinero con que restablecer el poder naval español, y como la defensa de las rutas trasatlánticas era vital, ya que a través de ellas llegaba la plata de las Indias, hubo de acudir a procedimientos excepcionales, como la solicitud de ayuda a la Marina francesa, y recurrir a la iniciativa privada para que proporcionase medios de defensa y protección para los convoyes. La primera solución fue terriblemente cara y onerosa pues los franceses cobraron grandes sumas por su colaboración, y en la segunda se forzaron en demasía la expedición de patentes de corso, como contraprestación a las ayudas.

A pesar de todo la guerra puso también de manifiesto que, dentro de la escasez de los recursos navales españoles, era precisamente en los mecanismos de la Carrera de Indias donde residían los rescoldos del antiguo poder español y donde solamente los buques de la Armada de la Avería y los navíos comprados y armados por los negociantes de la Carrera pudieron mantener abierta la derrota de Nueva España. Vendrán tiempos mejores, cuando se inicie efectivamente las constantes navales del resurgir borbónico, pero ello cae ya fuera de los límites temporales de este estudio (7).

Un escenario lejano pero comprometido

Al asumir Felipe V la Corona de España, los franceses se las prometieron muy felices —sobre todo Luis XIV— aspirando a una serie de ventajas en América, aunque ello fuera en detrimento de los intereses españoles, y amparados en la crítica situación de su Marina, que precisaba de la protección de las fuerzas navales francesas para escolta de las flotas de Indias. Las circunstancias incluso habían cambiado en los últimos años del siglo XVII, ya que,

(6) En el mando realizó una tarea incansable el capitán de navío, que más tarde llegará a teniente general, don Andrés de Pes, que junto a Tinajero de la Escalera son los personajes más importantes de este período.

(7) Tinajero de la Escalera asimiló plenamente las enseñanzas de la guerra y la Paz de Utrecht en el sentido de que España debía tener una Marina de guerra potente si quería volver a dominar las vías de acceso de sus posesiones ultramarinas, reconstrucción naval que había que hacer rápidamente porque la pérdida de control en las comunicaciones podía determinar la pérdida misma de los territorios ultramarinos, entendiendo igualmente que la Carrera de Indias, con el fundamento de los negocios indianos, era la fuente casi exclusiva de donde podía volver a brotar el poderío naval español. Después vendrían Patiño y Ensenada, pero ello tiene ya otras lecturas.

aunque el 15 de febrero de 1699 se había expedido una real cédula que ordenaba poner en situación de alerta todos los puertos del Mar del Sur ante la noticia de que pasaban a las Indias navíos franceses, conocida meses más tarde la paz con Francia, de superior orden, se resolvió dejar entrar a los puertos de las Indias a los bajeles franceses, venderles alimentos y dejarlos carenar, resguardándolos incluso de los ataques enemigos.

Las expectativas, por tanto, parecían favorables a la concordia, pero la guerra de Sucesión vino a trastocar todo. En 1702 se conoció la cédula de enero anterior sobre el armamento que preparaban ingleses y escoceses para la conquista de Darién y su posterior paso al Mar del Sur, por lo que las costas del virreinato mantenían dobladas centinelas. Pero Luis XIV sabrá sacar buen partido de la adjudicación de la Corona de España a su nieto, afianzando la presencia gala en el escenario americano en las bocas del Misisipí, lo que entrañaba la extensión del dominio francés en la zona oriental de la fachada norte del golfo de México, y si a ello se une su asentamiento en las Antillas y la firma en 1701 del tratado de asiento de negros con la Compañía francesa de Guinea, se tendrá una idea clara de su preponderancia en el área. Y estas rivalidades comerciales entre Francia e Inglaterra en la búsqueda del monopolio en el suministro de negros se van a hacer presentes en el escenario americano de la guerra de Sucesión.

Pero en referencia a las Indias durante el conflicto, su crisis política fue menos acusada que la vivió que la península, y los choques armados en tierras y aguas americanas, aunque importantes en ocasiones, distaron de ser decisivos. En 1702 se presenta una escuadra inglesa ante La Habana que pide al gobernador la rendición de la ciudad para el pretendiente austriaco, pero es rechazada por las defensas de la ciudad. En 1705 se toma por los españoles, en el Río de la Plata, la colonia de Sacramento —que será una moneda de fácil trueque— ante la actitud de Portugal en favor del Archiduque, aliado formal de Inglaterra tras el Tratado de Methuen por el que quedan Portugal y Brasil supeditados a los británicos en amplio campo de subordinación. Aspectos negativos hubo, como la pérdida de la flota del marqués de Casa Alegre en dos acciones cerca de Cartagena de Indias en 1708 y 1711, y allí quedaron el *San Jorge* y el *San Joaquín* llegados a América en 1706. El *Nuestra Señora de Guadalupe*, al mando de Andrés de Pes —uno de los futuros reformadores de la Marina borbónica—, fue el buque más destacado en la actitud naval, llegando a realizar un viaje entre La Habana y Brest en treinta y cuatro días, y apresando en 1709 un convoy inglés de seis velas en el golfo de México. En 1712 españoles y franceses atacan las islas británicas de Saint Kitts y Nevis, y la Armada de Barlovento, a trompicones y sin gran continuidad, mantiene diversas acciones en la América Central. Decididamente el marco de la guerra de Sucesión se ha extendido en buena parte en el escenario americano. Pero la importancia de la guerra de Sucesión, desde el punto de vista de la Armada, estará más que en las acciones bélicas en el proceso de reorganización que se iniciará tras la Paz de Utrecht, cuando Europa ha desaparecido casi por completo de nuestro horizonte.

La guerra de Sucesión y la irrupción filibustera

Como ha señalado Julio Albi (8), la expansión española y la riqueza de los nuevos dominios en América despertaron a un tiempo la codicia y animosidad de las potencias que no habían participado ni en su descubrimiento ni en su conquista, por lo que agotadas las reclamaciones en el terreno diplomático, América se convertiría en teatro de operaciones bélicas, aunque en unos primeros momentos en forma independiente respecto al escenario europeo.

Siendo el Atlántico, por otra parte, la vía de acceso a Europa de los tesoros indianos, sería en este marco donde habrían de producirse los más recios ataques piráticos y correlativamente construirse las más grandes fortificaciones para defenderlos. Aquella fachada del continente cara al Viejo Mundo era a la vez la más accesible para las armadas procedentes de él. El oro y la plata, conducidos trabajosamente en diversas etapas y por distintas rutas del Caribe, resultaba más provechoso cogerlos ya reunidos, y aunque los intentos, en una visión de conjunto, tuvieron escasos éxitos, bastó que lo tuvieran en un par de veces para que se intentara insistentemente, generando costosas medidas de seguridad. Concretamente, aparte de las fortificaciones de los puertos, primordiales en los dispositivos de defensa, aquellos convoyes de escoltas denominados galeones y flotas exigieron, pero no siempre consiguieron, durante todo el reinado de la Casa de Austria y buena parte del borbónico, una cuidadosa protección hasta su arribo a Sevilla o Cádiz.

El tesoro como botín era al final el objeto y la causa de la codicia de las naciones enemigas, pero la riqueza no se producía en las bien artilladas costas del Caribe ni en las pobres costas que lo rodeaban, sino en el interior de dos tradicionales virreinos, Nueva España y Perú, y si bien el primero contaba con costas atlánticas en el seno mexicano, el segundo —más rico— sólo miraba al Pacífico.

Las dificultades de transporte por este mar eran bien conocidas de piratas y filibusteros que procuraban sacar mayor provecho de ellas. En Arica embarcaba la plata bajada de Potosí y llegaba a El Callao, puerto de la capital de Lima, siendo Panamá su último destino antes de ser bajado a tierra y transportado a Portobelo para su embarque y remisión a la Península, mientras que en la costa del Pacífico de Nueva España el punto neurálgico resultaba ser Acapulco, lugar de arribo del exótico galeón de Filipinas, cargado de marfiles, sedas y corales, como de su retorno a Manila con mercaderías europeas, por lo que todo el empeño de la Corona se dirigía a salvaguardar la conservación de estos puntos clave.

Aprovechando el pleito sucesorio entre Austrias y Borbones en la guerra de Sucesión, corsarios ingleses y holandeses atacan en 1702 Puerto Rico, en un desembarco cerca de Arecibo, donde fueron claramente rechazados por las milicias de la isla. Tampoco tendrá mayor suerte otra expedición inglesa que

(8) ALBI, Julio: *La defensa de las Indias (1674-1790)*. Instituto de Cooperación Hispanoamericana. Madrid, 1990. Libro muy documentado sobre el tema.

repite el intento dos meses más tarde guiada por el contrabandista español Francisco Ramos que, reconocida su traición, será ejecutado de un machetazo. Al siguiente año tuvo lugar una incursión holandesa en el puerto de Guadianilla, muy castigado por anteriores expediciones filibusteras, pero los escasos lugareños, al mando de Domingo Pacheco, les hicieron frente valientemente y consiguieron rechazarlos en dura pelea, en la que se llegó al cuerpo a cuerpo. También los españoles contratocaban y en ese mismo año el gobernador de Santo Domingo, Juan de Chaves, envió una expedición contra las islas Lucayas que asolaron las islas inglesas de Siguatey y Providence, causándole a los británicos más de un centenar de muertos e igual número de prisioneros, además de veintidós cañones y tres navíos, hechos recogidos en la *Gaceta de Madrid* de 26 de diciembre de 1702.

Las costas del Pacífico también supieron de las actividades de corsarios, piratas y filibusteros. El inglés William Dampierr las recorrió en actitud amenazadora hasta que fue auyentado por la Armada del Mar del Sur. Como ha escrito Hugo O'Donnell (9), junto a los buques españoles se autorizó también a intervenir a tres fragatas francesas de unas 300 toneladas y treinta cañones a cambio de licencias comerciales. Fue en este caso la primera colaboración hispano-francesa, que habría de repetirse en nuevas acciones combinadas.

También los ingleses Rogers y Wood desembarcaron con dos naves en Guayaquil en 1709, donde causaron diversos daños sin lograr demasiado provecho. Un año antes, y sobre el escenario atlántico, la flota de galeones en tránsito desde Portobelo a Cartagena fue atacada por el almirante inglés Charles Wager, quien capturó el navío *Gobierno* con abundantes caudales, hundiendo después a la capitana *San José* y obligando a varar otras naves. Pero esta acción puede encuadrarse como derivada del enfrentamiento naval anglo-español propiciado por la guerra de Sucesión.

En todas estas acciones, los aventureros del mar pudieron encontrar siempre algún gobernador holandés o francés que les diera patente para actuar contra las posesiones del candidato enemigo a la Corona española e incluso contra las potencias que le apoyaban.

El término de las hostilidades oficiales entre España e Inglaterra al firmarse la Paz de Utrecht no supuso, sin embargo, el final de las incursiones inglesas, que vuelven a tomar incluso atisbos piráticos. Nuevos apresamientos en la costa peruana obligaron a mayores medidas de defensa, y tampoco el Caribe quedaría enteramente «pacificado» con la llegada de la paz. El hilo conductor de tales hechos y actitudes se extenderá más allá de los términos fijados para este análisis (10).

(9) O'DONNELL, Hugo: *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Colecciones Mapfre. Mar y América. Madrid, 1992. Magnífico trabajo exponente del esfuerzo español por la conservación del ámbito del Pacífico frente a las aspiraciones de las potencias extranjeras.

(10) Todo el siglo XVIII, salvo contadísimas excepciones, es una continua pugna hispano-inglesa en escenarios navales americanos. (Guerra de «la oreja de Jenkins»), de los siete años,

Las consecuencias de la Paz de Utrecht en el escenario americano

Con la coronación del archiduque Carlos como emperador de Austria, las circunstancias cambian, pues las naciones que le apoyaban en sus pretensiones a la Corona española no ven ahora con buenos ojos que se constituya un fuerte imperio europeo del que puedan formar parte los españoles. Se llega, por tanto, al Tratado de Utrecht entre España, Francia y Gran Bretaña —bajo la actitud recelosa de Alemania y Holanda—, y se devuelve a Portugal la colonia del Sacramento, tomada ocho años antes. Inglaterra —la gran beneficiada del tratado— consigue el asiento de negros, detentado hasta entonces por Francia y se mantiene la concesión del navío de permiso, inagotable fuente de contrabando, por lo que, desarticulado el poderío francés ultramarino, España queda inerme frente a Inglaterra en sus costas peninsulares y americanas y va a sufrir sus ataques sobre la navegación y los puertos españoles de las dos orillas atlánticas y aun de las del Pacífico y Filipinas. Poco ha de adelantarse, en una primera fase, en la recuperación del poder efectivo de España en sus posesiones transoceánicas. No faltarán ideas ni incentivos, pero sí recursos, y la postración del poder naval español será un factor muy negativo.

La Paz de Utrecht, firmada en 1713, tuvo para España consecuencias muy importantes en su escenario americano. La pérdida de todas sus posesiones en Europa la conminaban a poner toda su atención en las tierras del otro lado del Océano, por lo que a partir de entonces los territorios americanos se convirtieron en la principal responsabilidad de la Corona española. Francia, otra de las perdedoras de Utrecht, agobiada y agotada, tuvo que ceder —ya se ha dicho— el contrato de asiento de negros a una compañía inglesa, la que obtiene además de la exclusividad en la introducción de esclavos, el navío de permisión. Tanto para España como para Francia el Tratado de Utrecht podía llamarse mejor «dictado», ya que Inglaterra, con su sistema de equilibrio puesto sobre la mesa de negociaciones, no trataba de establecer un sistema pacífico, sino de ascender a primerísima potencia e imponer su dictado al resto de las mismas. Pero las nuevas crisis que de inmediato surgen demostrarán la inestabilidad del sistema.

Desde la Paz de Utrecht hasta la guerra de los Siete Años en que nuevamente surge la rivalidad anglo-francesa con la guerra por el Canadá, España está ausente de las confrontaciones internacionales; pero el Caribe, escenario en el que miden sus fuerzas las potencias europeas rivales, es un centro de atención al que dedicar esfuerzos y ello pesa en el ánimo de los nuevos impulsores de la Armada. Habrá, por tanto, un proceso de revitalización con la mejora del soporte naval en buques e instalaciones, un mayor desarrollo de la industria marítima con la creación e instalación de compañías de comercio y hasta se crearán nuevos dispositivos orgánicos con los que se pretende una

ataques continuados a las costas españolas en América.) La amistad con Francia será, por otra parte, una constante histórica que nos traerá no pocas complicaciones en el juego político de la época.

administración más ágil y adecuada, acorde con la protección militar de que hay que dotar a las Indias, en el racional y efectivo posicionamiento español en las mismas.

Bibliografía

- ALBI, Julio: *La defensa de Indias*. Instituto de Cooperación Iberoamericana. Madrid, 1990.
- CERVERA PERY, José: *La Marina de la Ilustración: Resurgimiento y crisis del poder naval*. Editorial San Martín. Madrid, 1986.
- *La Marina española en la emancipación de Hispanoamérica*. Colecciones Mapfre (España y el Mar). Madrid, 1992.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *España en el descubrimiento, conquista y defensa del Mar del Sur*. Colecciones Mapfre (España y el Mar). Madrid, 1992.
- LUCENA SARDOAL, Manuel: *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Colecciones Mapfre (Mar y América). Madrid, 1992.
- PÉREZ-MALLAINA BUENO, Pablo Emilio: *La política naval española en el Atlántico durante la guerra de Sucesión (1700-1715)*. Sevilla, 1979.
- PÉREZ TURRADO, Gaspar: *Armadas españolas en Indias*. Colecciones Mapfre (España y el Mar). Madrid, 1992.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores 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.

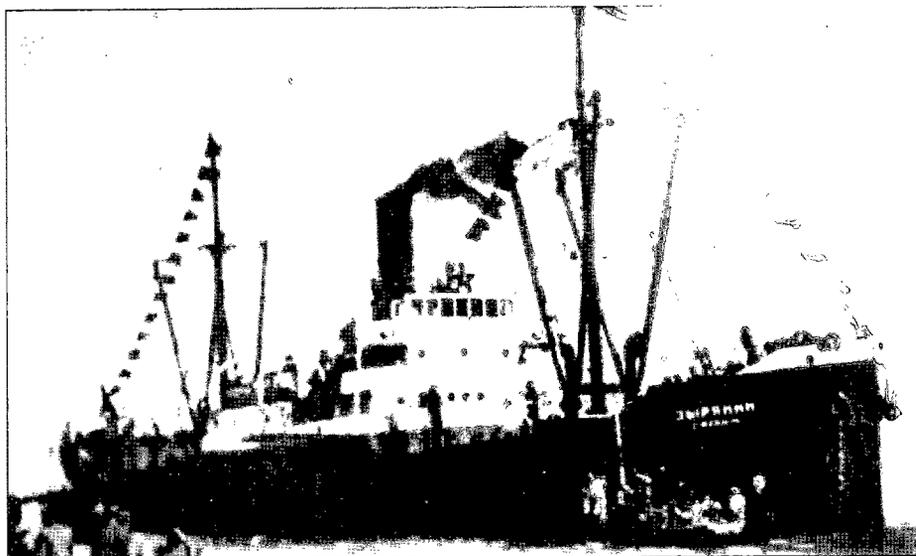
Teléfono: (91) 379 50 50. Fax: (91) 379 59 45.

MÁS DATOS SOBRE EL HUNDIMIENTO DEL *KOMSOMOL*

José Luis INFIESTA PÉREZ
Historiador

Desde hace muchos años, con mayor o menor fortuna me he dedicado al estudio de diversos aspectos de nuestra guerra civil, sobre todo los de tema naval, por los que siento una especial preferencia. Entre ellos figura el del hundimiento del mercante soviético *Komsomol* por el crucero nacional *Canarias*, que siempre me ha interesado por no haber podido comprender cómo, dados los antecedentes de este barco ruso que había dejado en España uno o más cargamentos de armas, al ser detenido por el *Canarias* se apresuró éste a hundirlo a cañonazos sin intentar reconocer su carga ni apoderarse de ella, pues cabía suponerla muy valiosa. Ahora, al aparecer el completísimo estudio de los hermanos Moreno, he tenido la esperanza de que resolvería todas mis dudas. No ha sido así.

Según fuentes soviéticas, con el importe de las colectas realizadas en las fábricas y otras instituciones en favor de los damnificados en la guerra de España, que enseguida alcanzaron los 50 millones de rublos, se adquirieron alimentos y ropas que fueron rápidamente enviados por mar a España. El primer barco que zarpó con uno de tales cargamentos fue el *Neva*, de 3.113 toneladas, salido de Odesa el 8 de septiembre de 1936, que llegó a Cartagena el 25 de dicho mes al mando del capitán Korenevsky. El segundo fue su gemelo, el *Kuban*, que realizó idéntica travesía al mando del capitán Dayenko. El *Zyrianin*, de 2.593 toneladas, al mando del capitán Borsenko, fue el tercero; atracó el 14 de octubre en Barcelona donde recibió un triunfal recibimiento, al que acudió el cónsul, Antonov Ovsenko. El *Neva* realizó un segundo viaje, rendido en Alicante el 18 de octubre, y poco después llegó el *Turkis*. Durante estos cinco viajes, siempre según fuentes soviéticas, llegaron a España 1.000 toneladas de mantequilla, 2.200 de azúcar, 300 de margarina, 25 de artículos de confitería, 4.130 de trigo, 3.500 de harina, 2.600 de pescado ahumado, 300 de tocino y carnes ahumadas, 2 millones de latas de conserva, 125.000 botes de leche, café y cacao, y 10.000 prendas de ropa. Parece ser que estos barcos transportaban solamente tales provisiones, pero también pudiera ser que entre ellas llegaran algunas armas, y en este sentido poseo el relato de un espía italiano en Barcelona en aquella época. Es sintomático que, a pesar de las facilidades de un gran puerto como el de Barcelona —posiblemente el mejor dotado de España—, los barcos rusos con armas que enseguida empezaron a llegar no recalaban nunca en él, lo que pudo ser debido al temor de que dichas armas cayeran en manos de los anarquistas, pues se consideraba a Cataluña dominada por los partidarios de tal ideología.



En el puerto de Barcelona sólo entraron dos barcos soviéticos durante toda la guerra. Uno de ellos fue el *Zyrianin*.

El primer barco soviético cargado con armas fue el *Komsomol*, que llegó a Cartagena el 15 de octubre de 1936 con un importante cargamento formado principalmente por carros de combate procedentes de la escuela de Olianovski, en Bielorrusia. Desplazaba 5.100 toneladas y era bastante moderno: había sido construido en Leningrado en 1932, aunque por su aspecto no lo parecía. Lo mandaba el capitán Mazenjev y, a pesar de que seguramente se avisó de su llegada, tal noticia no se recibió, o no se concretaba la fecha o no fue creída, pues ningún funcionario español salió a recibirlo, no obstante la importancia de su cargamento. Sólo acudió el capitán de navío soviético Kuznetsov —agregado naval en España—, que llegó precipitadamente cuando el buque ya estaba dentro de la dársena del arsenal. Él mismo nos lo cuenta así:

«Cuando el *Komsomol* echó el ancla en el puerto de Cartagena me dirigí a él en una lancha motora. El capitán y yo nos pusimos rápidamente de acuerdo. No ocurrió lo mismo con los tanquistas: Semión Krivosheim, su comandante, me pidió que le presentase los documentos que acreditaban mi derecho a disponer de la carga. Documentos de esta clase ni yo ni nadie podíamos tenerlos en aquellos momentos pues sólo él conocía la cantidad y la clase de las armas que habían llegado; en cambio sabía que se tenía que enviarlo rápidamente a Madrid. No había nadie del Ministerio de la Guerra y, sin embargo, no debía perderse ni un minuto en la descarga, pues la aviación fascista podía bombardearnos en cualquier momento. Mientras Mezenjev fondeaba el barco llegó un tanquista al que Krivosheim creyó aunque no tenía ningún mandato».

Los 50 tanques empezaron a ser desembarcados. Eran T-26 provistos de un cañón de 46 mm, en aquellos momentos los carros de serie más poderosos del mundo, y parece que junto con ellos llegó alguna artillería.

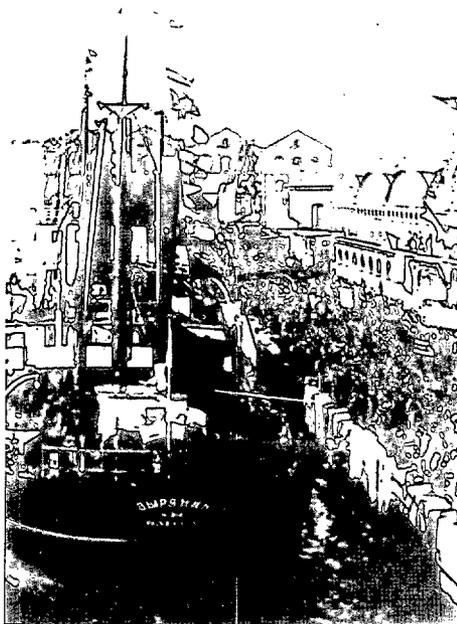
La llegada del barco fue comunicada enseguida al presidente del Gobierno, Largo Caballero. Éste reaccionó entusiasmado, según nos cuenta en sus memorias, y escribió al embajador en Madrid, Marcelo Rosenberg, la siguiente carta en la que ya planteaba el envío del oro a Moscú para su pago, como seguramente tenían convenido:

«Señor embajador. En mi calidad de Presidente del Consejo he tomado la decisión de rogarle que proponga a su Gobierno si consentiría en que una cantidad de oro de unas 500 toneladas se depositase en la Comisaría para las Finanzas de la Unión Soviética. El importe exacto se determinará cuando se realice la entrega en tal Comisariado. Le ruego, señor embajador, acepte la seguridad de mi alta consideración».

Esta carta demuestra el infundio cometido por quienes sostienen que la URSS no envió arma alguna hasta tener el oro en su poder. La carga de este oro se inició en Cartagena el 23 de aquel mismo mes, se terminó en dos días y salió inmediatamente a bordo de cuatro barcos soviéticos, tres de los cuales llegaron a Odesa el 2 de noviembre; el cuarto, el *Jruso*, lo hizo el 5 de diciembre, por haber sufrido una avería durante el viaje.

De la descarga de los carros se ocupó el mayor Paul Arman, segundo de la expedición, mientras Krivosheim marchó al balneario de Archena, a unos 90 km, para acondicionarlo pues iba a ser la base de los carros republicanos, ya que todos los que pudieron reunirse se concentraron allí.

En Cartagena se encontraban fondeados varios barcos neutrales de guerra, incluso italianos y alemanes, que debían ser admitidos pues estas naciones mantenían aún relaciones diplomáticas con España, situación que persistió hasta el mes de noviembre. Desde el torpedero alemán *Luchs* (capitán de fragata Richard Rhoté Roth), varios oficiales observaron con sus prismáticos el desembarco de los carros e informaron de ello a su jefe superior, el contralmirante Carls —que izaba su insignia en el acorazado de bolsillo *Deutsch-*



Triunfal recibimiento del *Zyrianin* en Barcelona el 14 de octubre de 1936.

land—, quien puso inmeditamente la noticia en conocimiento de su Gobierno. Tal comunicación fue también captada por el crucero italiano *Quarto*, fondeado en Alicante, que la transmitió a Roma. La noticia de la llegada de este importante cargamento soviético llegó así a Salamanca a través del *Quarto*, produciéndose el malentendido de que tal desembarco se estaba realizando en Alicante; esto inquietó al general Franco que, inmediatamente, llamó a los jefes de las misiones italiana y alemana. El general Faldella, al mando de la italiana, me describió en una de sus cartas esta entrevista:

«Fui llamado al Cuartel General pues el Generalísimo quería verme. Me hicieron pasar a su despacho en el que se encontraba también el general Mola. Estaban ambos serios y evidentemente preocupados. El Generalísimo, con voz grave, me dijo que tenía noticias seguras de que el 5 de octubre, cinco barcos procedentes del mar Negro habían desembarcado en Alicante 50 carros acorazados rusos con 14 oficiales y 50 carristas. Por otra parte se esperaban otros 10 barcos rusos para ser descargados. En la noche del 14 se había ofrecido un gran banquete a los 14 oficiales. El Generalísimo concluyó con estas palabras: no tengo enfrente únicamente a la España roja, tengo también a Rusia. Debemos aceptar esta situación en su totalidad. Le ruego informe de cuanto le he comunicado a su Gobierno, en Roma. Apelo a la solidaridad de Italia como ya lo he hecho con la de Alemania. Después, por indicación mía formuló sus peticiones: dos cazatorpederos, dos submarinos, carros de combate, armas contra carros y aviones especialmente de caza. Naturalmente yo transmití estas peticiones a Roma. Debo precisar que ni aún entonces Franco pidió tropas».

La noticia enviada por el *Deutschland* a Berlín —y también a Londres por el destructor británico *Grafton* (H-89), asimismo anclado en Cartagena— era la que tanto estaban esperando los diplomáticos alemanes para poder presentar al comité de Londres una prueba fehaciente de la intervención soviética y de su incumplimiento, por tanto, del pacto de no intervención en lugar de los datos inconcretos y aun falsos que hasta entonces habían presentado. Esto se refleja en el siguiente telegrama de Volkers, encargado alemán de negocios, a sus superiores:

«La información que nos ha enviado hoy el torpedero *Luchs* desde Cartagena referente al desembarco de 50 tanques de cuatro plazas con sus tripulaciones especializadas desde un barco ruso, información también confirmada por los ingleses, representará no solamente un feliz complemento a la lista de las infracciones al embargo de armas, sino que muestra a título de ejemplo cierto, entre tantas otras informaciones difíciles de confirmar, la enorme contribución en material de guerra y en material humano que Rusia pone permanentemente a disposición del Gobierno español».

Realmente esta denuncia no servía para nada, pues el inoperante comité no obró en consecuencia, como tampoco lo había hecho en anteriores ocasiones ante precisas denuncias formuladas contra Italia y Alemania. Sin embargo, sí

que sirvió para que el Gobierno de Salamanca endureciese las órdenes a sus cruceros para que detuvieran a los barcos soviéticos que se acercasen a las costas españolas, verificasen cuál era su cargamento o los mandasen a un puerto propio —Palma o Melilla— para ser allí registrados.

Ajeno por completo a la tormenta diplomática que había causado, el humilde barco soviético, una vez terminada su descarga, se hizo a la mar de vuelta a su país. Es posible, pero no seguro, que realizase un segundo viaje a España con más material de guerra, y son varios los autores que lo sitúan en Alicante desembarcando camiones, en tanto que algunos informes alemanes lo suponen en Barcelona, lo que es rigurosamente falso. Todas estas noticias son muy imprecisas y no existe constancia de si, entre su primer viaje y aquel en el que resultó hundido, recaló en algún otro puerto español.

El 15 de diciembre de 1936 fue detenido por el *Canarias*, según nos informa el almirante Moreno en sus memorias; pero, para aumentar los problemas de todo lo que a él se refiere, coloca su hundimiento el 15 de noviembre, error que debe ser tipográfico o del corrector, pues dada la situación de esta noticia en su libro es indudable que se refiere a ese día, pero del mes de diciembre. El escueto párrafo en que Moreno narra el hundimiento dice así:

«A las 00 horas del 15 nos encontrábamos entre Alborán y Tres Forcas y a las 10 horas se alcanzó la zona elegida para actuar, en la cual el tráfico era muy intenso. Permanecemos en ella cruzando a 18 nudos. Se reconoce el vapor soviético *Komsomol*, de matrícula de Odesa, que gobernaba al oeste y que figuraba en la lista de buques sospechosos. Había una fotografía de él, tomada durante su última estancia en Alicante en la que se veían camiones, material... etc., y el nombre del vapor. Se recogió a la dotación y se le echó a pique a cañonazos (no fue posible reconocer la carga); los papeles decían que era manganeso, seguramente era material de guerra; el hundimiento en el que se tardó media hora fue presenciado por varios buques, entre ellos el petrolero belga *President Franqui*, que se ofreció para recoger a la dotación. Por ello, este incidente se hizo público enseguida y dio mucho que hablar en los periódicos extranjeros. Poco después empezaron a llegar noticias sobre la presencia de submarinos rusos en los puertos de levante especificando el número y la fecha de llegada».

Este párrafo de Moreno produce cierta perplejidad por no dar las razones que le impidieron su registro para verificar su carga, pareciendo raro que no se hiciera y que fuera hundido rápidamente a cañonazos, a pesar de encontrarse en aguas internacionales. Debe recalarse que las citadas «Memorias de Moreno» no fueron publicadas íntegras y que lo que de ellas vio la luz fue un extracto realizado —indudablemente con buen criterio y rigor— por los entonces capitanes de corbeta Fernando y Salvador Moreno y de Reyna en 1959, siendo inaceptable que ante un barco que se suponía lleno de un importante material de guerra se prefiriera hundirlo antes que intentar su apresamiento.

Por no haber podido disponer del Diario del *Canarias*, en demanda de más información, he revisado cuanto sobre este hundimiento han ido publicando otros autores.



En la zona republicana impresionó profundamente el hundimiento del *Komsomol*. Se le dedicaron mítines y reuniones y hasta se inició una colecta para recaudar los fondos con que comprar otro barco a la Unión Soviética y compensar así su pérdida.

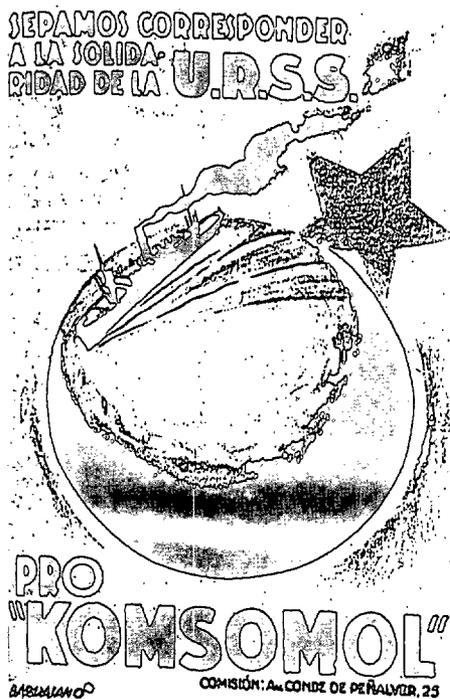
Testigo del hundimiento fue el voluntario Álvaro Fuentes, sirviente de una de las piezas secundarias del *Canarias*, que en su libro hace un relato que estimo algo fantasioso, que contribuye a aumentar mis dudas, pues asegura que el primero en disparar fue el mercante ruso:

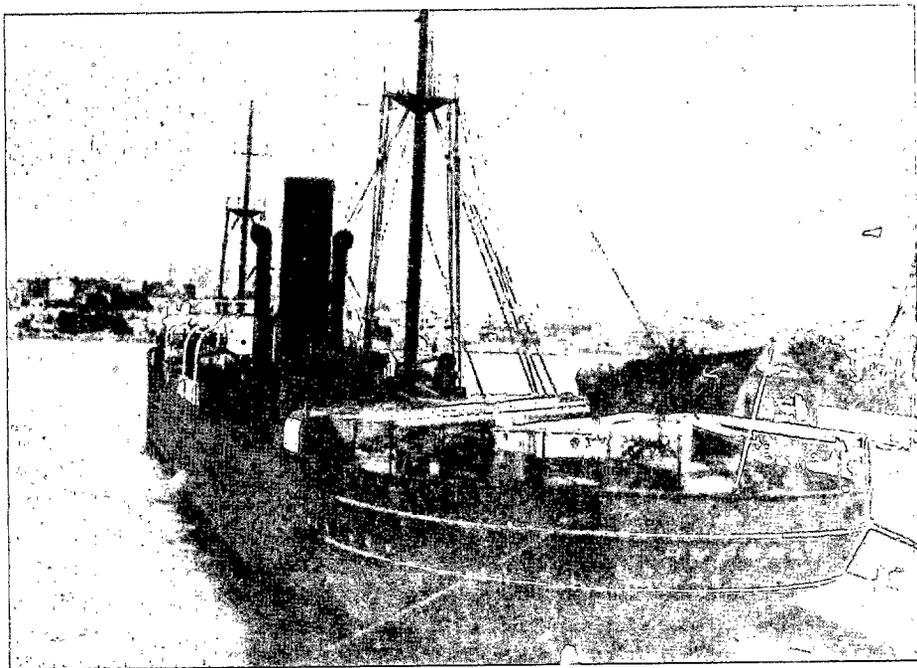
«Lunes 14. Eran las dos y media —dice— cuando se divisó un barco de pinta sospechosa que resultó ser el dedicado a transporte de material de guerra *Komsomol*. Se le ordenó por *scott* se detuviera para poder recoger su cargamento a pesar de que se sabía que conducía una nueva expedición de material bélico de igual naturaleza que el que descargó en otra ocasión en Almería. Hay fotografías de dicho barco descargándolo. Se le reiteró la orden por segunda y tercera vez y por no atenderla no se conseguía hacerle entrar en razón. Se acudió entonces al recurso supremo de dispararle un cañonazo de aviso y nos vimos sorprendidos por los disparos que hacía al *Canarias*, que afortunadamente no hicieron víctimas. Se repelió la agresión con un disparo de 120 que hizo blanco incendiándole una de las bodegas. Los tripulantes, ante el peligro de que se propagara el fuego a los materiales explosivos que portaba, izaron bandera blanca y arriaron un bote, entregándose. A bordo se ordenó echar el portalón de estribor y a poco llegaron todos los tripulantes,

treinta y cuatro hombres y dos mujeres; joven una, rubia y de estupenda figura, y la otra entrada en años. De momento fueron llevados a la toldilla. La rubita miraba a todas partes y observando que la contemplábamos, arreglaba su traje, estiraba sus medias y sacó presto un cigarrillo intentando flirtear en medio de la tragedia. Nos alejamos y ya a gran distancia oímos una gran explosión y vimos como el barco contrabandista era tragado por el mar».

Este relato parece poco cierto, por lo que debe ser aceptado con precauciones. Otro voluntario que también navegaba en el *Canarias* —Francisco Vallés Collantes— no habla en absoluto en su libro de este hundimiento y sitúa al *Canarias* saliendo de Cádiz el 15 de diciembre. El almirante Cervera tampoco lo nombra en sus memorias, pero sí lo hace Bastarreche, que en un artículo asegura que «hubo que dispararle muchos cañonazos al objeto de darle en la línea de flotación incendiándose por fin y ya de noche dio la vuelta», a lo que añade que la tripulación prisionera, al ser desembarcada en Cádiz, dejó una nota en inglés en la que manifestaba su agradecimiento por el buen trato recibido. Un autor tan serio como Michael Alpert hace un relato en el que uno se pierde, asegurando que «el *Canarias* encontró al *Komsomol* posiblemente después de salir de Alicante, pero probablemente antes y que por eso no inspeccionó su cargamento, pues Moreno temía un posible ataque por una escolta de submarinos rusos y que por eso perdió el menor tiempo posible, recogiendo sólo a la dotación de 34 hombres y 2 mujeres», así como que «los detalles del hundimiento se mantuvieron en secreto en la URSS».

El almirante inglés Petter Gretton precisa que el apresamiento se realizó cerca de la isla de Alborán, que el *Canarias* capturó a toda la tripulación, aunque se ahogaron cuatro hombres por accidente y expresa su opinión, en un confuso párrafo, de que «no fue posible examinar la carga y que según la documentación del barco era magnesio, pero que no hay duda de que se trataba de material de guerra y que su destino era Bélgica con carga de mineral de hierro aunque ni este ni el magnesio estaban incluidos en la lista de contrabando del Comité de no Intervención». Probablemente la traducción de su libro es defectuosa, pues lo que en realidad llevaba era manganeso y no magnesio.





El mercante soviético *Eveaph*, matrícula de Oslo, en la bahía de Palma tras ser detenido por los nacionales. No haber arriado su bandera indica que no había sido declarado buena presa y que sería puesto en libertad si no llevaba cargamento prohibido.

Hoy en día se indica que la razón de no registrarlo fue que el *Canarias* tenía prisa, ya que debía acudir a una operación italo-española de la que también se sabe poco.

Uno de los autores que más y mejor ha estudiado el tráfico soviético con España es Juan García Durán, con quien en su día mantuve amplia correspondencia y alguna entrevista, y que escribió algunos artículos o notas en la desaparecida revista *Tiempo de Historia*. Fue él quien me proporcionó la siguiente versión del hundimiento tal como apareció en el periódico ruso *Pravda* de 20 de diciembre de 1936, a pesar de que algún autor supone que el hundimiento se ocultó en Rusia: «El 14 de diciembre un crucero pirata de la España fascista incendió al barco soviético *Komsomol*. Se hacen investigaciones sobre la suerte que pudo correr la tripulación. El *Komsomol* había partido del puerto soviético de Poti el 5 de diciembre y se dirigía al puerto belga de Gante con un cargamento de 6.900 toneladas de mineral de manganeso vendido a la firma belga Providence. Esta firma había sido notificada de la salida del barco y había recibido del Aero Bank de París, a través del Lloyd y del National Provincial Foreign Bank Limited, de Amberes, todos los documentos relacionados con el cargamento y había pagado ya, de acuerdo con las previsiones del contrato, el 80 por 100 del valor de la mercancía».

En una nota en el mismo periódico, el día 24 se nos informa de que la tripulación se componía de 34 hombres y una mujer, y de que su capitán, G. A. Mezentsev, era poseedor de la Orden de Lenin. En la misma fecha aparecía otra nota del capitán E. G. Michlasi en la que atribuía el hundimiento «a la posibilidad de que un cañonazo hubiera tocado en la parte central del buque, que era donde estaban localizados los tanques de combustible».

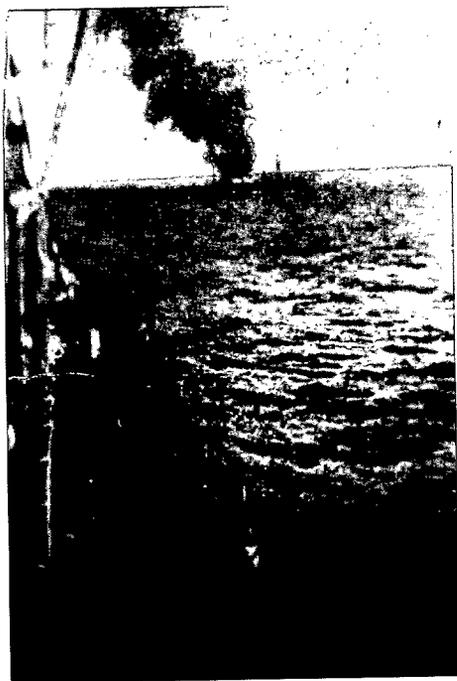
El barco había sido atacado e inmediatamente hundido a cañonazos en aguas internacionales, lo que constituía un acto de piratería; en tal caso, lo primero que uno se pregunta es por qué los mandos del *Canarias* habían decidido hundirlo con tanta rapidez en lugar de inspeccionar su carga como usualmente se hacía con los barcos sospechosos. Parece como si lo único que les interesase a los mandos del *Canarias* fuese hundir al barco lo más pronto posible, despreciando la posibilidad de conseguir el importante cargamento que seguramente llevaba.

García Durán me apuntó la versión de que el *Komsomol*, cuando vio aparecer en el horizonte a un barco de guerra italiano, cambió su rumbo y se dirigió a Argel, con la esperanza de alcanzar tal puerto con toda la velocidad de sus motores Diesel (sin tener en cuenta la gran velocidad de los cruceros italianos; y de que, cuando ya se veía fuera de peligro, vio aparecer al *Canarias*, alertado por el barco italiano para que le cortara el paso. Entonces Mezentsev mandó izar su bandera, paró las máquinas e hizo descender una chalupa con seis hombres que portaban los papeles y manifiesto del buque. Pero el comandante del *Canarias* les hizo volver a bordo y esperar la llegada de una dotación de presa, pues ya los consideraba apresados, para que los condujera a Ceuta. Entonces Mezentsev telegrafió al Comisariado de Marina en Rusia, explicándole que su situación era desesperada y que el único medio de que el barco no cayera en manos de los franquistas era hundirlo. El comisario Pakhamov le respondió que lo hundiera y mediante otro telegrama alertó a cualquier otro barco soviético que pudiera estar cerca —que eran el *Kuzbas*, el *Klyanky* y el *Koiles*—, ordenándoles que no se acercaran al *Komsomol* ni le prestaran ayuda.

En el momento en que la chalupa del *Canarias* se acercaba, Mezentsev ordenó hundir su barco, parece ser que abriendo las válvulas de inundación al mismo tiempo que se le prendía fuego, y la tripulación iniciaba el abandono del barco, tripulación a la que apresaron y llevaron al *Canarias*. Tal proceder parece demostrar que el barco llevaba armas, pues en caso contrario era preferible dejarse apresar, ya que al ser un barco «limpio» habría sido puesto en libertad como ocurrió con todos los barcos que cumplían tal condición.

Thomas, en su libro, achaca el hundimiento a un submarino italiano, lo que es totalmente inexacto, como puede demostrarse mediante las fotografías existentes en las que se aprecia una de las bandas del *Canarias* con su artillería media y el *Komsomol* ardiendo al fondo, pero fue aceptado por gran parte de la opinión pública.

La tripulación prisionera fue desembarcada en Cádiz perdiéndose durante mucho tiempo su pista, con gran alarma de sus familiares que realizaron diver-



Hundimiento del *Komsomol*. Parece que se trata de un incendio. Además las piezas medias del *Canarias* no apuntan al barco atacado.

país estaba libre de responsabilidad, se apresurase a buscar a los prisioneros, dando con ellos en una prisión de Cádiz. Así, aunque la misión del poeta inglés no dio ningún resultado, como no fuera burlas, se consiguió tener en los italianos un interlocutor válido con el que tratar, ya que los dirigentes soviéticos se obstinaban en no dirigirse directamente al Gobierno de Salamanca —que estaba muy «quemado», pues los soviéticos se habían llevado a Rusia a muchos combatientes italianos y alemanes y tampoco daba noticias de ellos— situación que parece desprenderse de la siguiente nota aparecida en el periódico *Izvestia* de 24 de abril de 1937:

«Contestación del Comisario de Negocios Extranjeros del pueblo de la URSS, Litvinof, a una petición o pregunta formulada en este periódico por un tal ingeniero Jvatkov: La particularidad de la cuestión que me plantea consiste en que el Gobierno soviético reconoce como único Gobierno real de España al surgido de las elecciones populares, a cuya cabeza está el presidente Azaña y el primer ministro Largo Caballero. Nosotros consideramos al general Franco como el jefe de los rebeldes y no le reconocemos el derecho de beligerante y, como consecuencia, el derecho de detención y secuestro de buques mercantes tanto en aguas territoriales y mucho menos y con mayor motivo en alta mar.

sas gestiones para conocer su paradero. Posiblemente el intento más curioso para localizarla corrió a cargo del poeta inglés Stephen Spender, encargado de ello por el periódico *Daily Worker* pues, como se había achacado el hundimiento a un barco italiano, poder demostrarlo sería una buena baza propagandística. Aceptada esta misión, Spender, en compañía de su amigo y compañero sentimental T. C. Mosley, realizaron un largo viaje por España como investigadores aficionados, deteniéndose en Barcelona y Alicante, pasando después a Gibraltar, desde donde intentaron inútilmente entrar en la España rebelde, donde no fueron admitidos por sus antecedentes comunistas. Su viaje fue un completo fracaso, entre otras cosas por los devaneos amorosos de Spender con su compañero y los celos de éste al enterarse de sus relaciones con un joven interbrigadista. Sin embargo, sirvió para que el embajador italiano en España, deseando demostrar que su

Por tanto, los actos de esta naturaleza son actos de piratería y bandidaje. Franco justifica esta característica por su desprecio completo, no solamente al derecho de gentes y de guerra, sino también a las exigencias más elementales de la humanidad. Durante muchos años se ha desconocido la suerte de la tripulación del *Komsomol*, pues según un informe todos habían muerto ahogados y según otros habían sido internados. Naturalmente, los numerosos parientes de los miembros de la tripulación han sobrellevado grandes sufrimientos a consecuencia de la incertidumbre y, sin embargo, Franco no ha querido, con una simple palabra, aliviar sus sufrimientos haciendo conocer la verdadera suerte de la tripulación y, por el contrario, la ha ocultado cuidadosamente. Todas las tentativas realizadas por el Gobierno soviético con la ayuda de gobiernos amigos, de organizaciones y de personas particulares para conocer el paradero de la tripulación del *Komsomol*, no dieron resultado alguno. Sospechamos que la intención de Franco era la de alargar los sufrimientos no sólo de los tripulantes internados, sino también la de sus familiares y amigos. Únicamente gracias a la amable intervención de la embajada italiana en la U.R.S.S. se ha logrado saber, al menos, que las tripulaciones del *Komsomol*, así como las del *Smidovich*, están vivas. Dada la ausencia de relaciones entre Franco y el Gobierno soviético y entre aquél y los países amigos, y teniendo en cuenta la actitud característica de Franco respecto al derecho y la humanidad, el problema de la repatriación de las tripulaciones es muy difícil. Sin embargo, el Comisariado del Pueblo de Negocios Extranjeros prosigue sus esfuerzos y utiliza todos sus medios de que dispone, por cierto muy limitados, para alcanzar dicho fin».

Pero se había dado con el camino para un entendimiento y el ministro español de Estado, José Giral, comenzó a realizar gestiones para el rescate poniendo en relación a las autoridades italianas con la Comisión Internacional de la Cruz Roja (CICR), que dirigía el doctor Junod, y a ésta con los medios soviéticos, lo que dio pie a que se iniciasen una serie de conversaciones de las cuales da cuenta Giral en un artículo titulado «Año y medio de gestiones de canje» con la infatigable colaboración de la citada Cruz Roja Internacional. En el mes de mayo de 1938 se recibió una proposición de cambio de los marinos soviéticos por oficiales y soldados italianos «de los muchos que teníamos prisioneros», en palabras de Giral. Se conoció cuál era el número de marinos soviéticos presos —11 oficiales y 21 marineros del *Komsomol*, y 9 oficiales y 23 marineros del *Smidovich*—, y se consiguió la lista con sus nombres.

El 21 de agosto el CICR hizo la primera proposición de canje, previamente aceptada por los rebeldes, consistente en cuatro oficiales y ocho marineros del *Komsomol* contra nueve aviadores italianos o alemanes prisioneros en la Unión Soviética. Esta propuesta fue rechazada pues se quería llegar a un canje total de todos los prisioneros de ambos barcos. A finales del mismo mes se recibió una nueva proposición de canje de todos los oficiales de dichos barcos por un número igual de aviadores prisioneros en la zona republicana, y de cada marinero por un soldado italiano, proposición que fue considerada más



Nadie debidamente autorizado acudió a recibir al *Komsomol*. Sólo se presentó el capitán de navío soviético Nikolai Kuznetsov, consejero de la Flota republicana, y lo hizo a título personal.

equitativa. Sin embargo, la cosa se fue demorando y aunque el 24 de agosto se aceptó definitivamente e incluso se empezaron a preparar los salvoconductos de los canjeados, el acuerdo fracasó por intervenir Alemania, que insistía en que se incluyesen en el canje algunos oficiales alemanes en la URSS. No obstante, se consiguió que salieran finalmente varios marinos del *Komsomol*, mientras que los del *Smidovich* quedaron retenidos. Nuevas proposiciones incluían prisioneros italianos de la cárcel de San Miguel de los Reyes de Valencia, hechos durante la batalla de Guadalajara, aviadores alemanes derribados en España, otros alemanes en cárceles rusas, a cambio de oficiales soviéticos y voluntarios de las Brigadas Internacionales de la cárcel San Pedro de Cardena y poco a poco, transigiendo unos y otros, se fueron liberando los primeros marineros soviéticos, el último de ellos el capitán Mezentsev, después de casi dieciocho meses de incesantes gestiones.

Según Alpert, al llegar a Rusia algunos de los tripulantes del *Komsomol* empezaron a hacer circular rumores que contradecían el informe oficial, en el sentido de que el mineral de manganeso cubría una remesa de material de guerra y que fue por llegar enormemente sobrecargado cerca de las costas españolas por lo que el *Komsomol* tuvo que desviarse varias veces en presencia de buques hostiles de guerra, y que, para tratar de evitarlos, Mezentsev se dirigió hacia el sur y por casualidad se encontró con el *Canarias*, que no había sido detectado por los «barcos acompañantes», que debían haber señalado el peligro.

¿Será verdad que otros buques de guerra, probablemente italianos, fueron los que empujaron al *Komsomol* hacia el *Canarias*? ¿Salía la escuadra republicana a proteger sus transportes? ¿Quiénes podían ser estos «barcos acompañantes»?

El hundimiento del *Komsomol* tuvo una consecuencia inmediata. A partir de él ningún barco ruso atracó en puerto español y si se empleó alguno para transportar material de guerra lo dejaba en puerto francés, desde donde, mediante otros barcos mercantes o por tierra, llegaba a España. Este inconveniente tuvo gran importancia, dada la carencia de barcos mercantes que pronto empezó a sufrir la República, los sucesivos cierres de la frontera francesa y lo difícil y caro que fue el empleo de barcos neutrales.

PREPARATIVOS PARA LA DEFENSA DE RODAS ANTE EL ASEDIO DE 1480

El gran maestre D'Aubusson o la actuación de un gran estratega

Carlos MORENÉS MARIÁTEGUI
Abogado e historiador

El 18 de mayo de 1291 cae San Juan de Acre, último reducto cristiano en Tierra Santa. Los siete caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén supervivientes parten al exilio después de 143 años de intensa actividad hospitalaria y militar en los reinos latinos de Oriente. Al contrario de los templarios y los teutónicos, que vuelven a Europa, los sanjuanistas deciden permanecer en Oriente. Tras establecerse en Chipre durante catorce años, hacia 1306 emprenden la conquista de Rodas. Allí instalan finalmente su convento. Esta isla, a sólo nueve millas de las costas turcas y rodeada de posesiones enemigas, permaneció durante 217 años en poder de los caballeros. Junto con Rodas, poseyeron otras quince islas en el archipiélago del Dodecaneso (1). También mantuvieron dos posiciones en la misma costa turca, Esmirna (2) y Bodrum (Halicarnaso). En total su pequeño reino se extendía sobre un espacio marítimo de unas 80 millas, sembrado de pequeñas islas formando una media luna en cuyo centro estaba Rodas, de 80 kilómetros de largo por 38 de ancho. La capital, que tenía un extraordinario puerto, fue pronto amurallada y rodeada de torres. Una red de fortificaciones repartidas por el archipiélago y su eficaz y ágil flota de galeras, fustas y bergantines, permitió a este pequeño grupo de europeos mantenerse invictos frente a sus poderosos vecinos de la Gran Puerta. Tanto el espíritu cruzado, muy arraigado entre los sanjuanistas, como el valor y el desprecio a la muerte en combate, fueron los otros componentes que produjeron esta sorprendente permanencia. Realmente sus condiciones de vida eran tan duras que apenas un caballero de cada veinte llegaba a los cincuenta años. Pero todo ello no hubiera hecho posible la gran victoria militar de 1480 sin la intervención de un hombre genial, el propio gran maestre Pedro de Aubusson, cuyas previsiones frente al asedio enemigo fueron dignas del mejor manual de estrategia militar.

A finales de la primavera de 1453 una terrible noticia vuela con rapidez por toda Europa: Constantinopla ha caído en poder de los turcos. Apenas transcurridos seis meses de la conquista, el sultán Mahomet II envía un emba-

(1) Las principales eran Limonia, Halki, Simi, Tilos, Nissiros, Cos (Lango), Leros y Kalimnos.

(2) Perdida por los caballeros en 1402 tras un cruento ataque del mongol Tamerlán.



jador a Rodas para exigir, bajo amenaza de guerra, a los caballeros un tributo de 2.000 ducados. Éstos se niegan y el Sultán, ocupado sucesivamente en los frentes de Tracia, Macedonia, Crimea, Serbia, Bosnia, Valaquia y Albania, deja transcurrir veintisiete años antes de decidir el gran ataque a la isla. Durante este tiempo, sus buques no dejan de hostigar a la Religión, nombre por el que se conocía a la orden, y saquean constantemente las islas del archipiélago propiedad de los caballeros. Éstos, por su parte, conscientes del peligro, toman todas las medidas posibles para asegurar sus posiciones. El pequeño grupo de sanjuanistas contrasta brutalmente con la enorme potencia del Imperio otomano. Según un censo de 1476, sólo habitaban la isla 258 caballeros, de los que 81 eran españoles. Además, en 1477, las murallas del castillo de Rodas, donde se encontraba el convento, es decir, las dependencias de los caballeros, se encontraban en estado desastroso. Una tremenda tormenta había derribado las murallas situadas detrás de la catedral, y dejado muy resentidas al resto. Como primera medida, el gran maestre D'Aubusson decide su reconstrucción, y consigue que el papa Sixto IV dedique a esos efectos un jubileo y sus consiguientes limosnas. Durante todo el mes de marzo, el maestre, acompañado del bailío de Cantavieja, recorre la isla para inspeccionar sus defensas. Al mismo tiempo comienza una intensa actividad diplomática. Haciendo uso de su gran habilidad negociadora, firma un tratado de paz con el Sultán de Egipto el 24 de septiembre de 1477. Mientras, el comendador de Blanchefort es enviado a Francia con regalos del gran maestre para Luis XI, entre ellos, aves de ornamento y un leopardo. El comendador informa al Rey

sobre la situación de Rodas y las amenazas del Turco, y solicita su ayuda. A partir de 1478, D'Aubusson emplea todas sus energías en hacer inexpugnable la ciudad de Rodas. Los fosos que rodean la ciudad son ampliados hasta 45 metros de ancho y veinte de profundidad.

Los caballeros son grandes especialistas en la guerra naval y el desgaste material y humano de las fuerzas enemigas empieza a ser insoportable para la Gran Puerta. Mahomet decide comenzar su estrategia de ataque con cortinas de humo y encarga a su hijo Zizim, conocido por su admiración a los caballeros, y a su sobrino Chelebi, gobernador de Mandaquia, que comiencen unas negociaciones de paz. Pero los freires no caen en la trampa. El inteligente gran maestre sigue las negociaciones pero sabe que se prepara la guerra. Con habilidad va ganando el tiempo necesario para hacer venir a todos los caballeros residentes en Europa y preparar las defensas. Entre enero y febrero de 1478 llega el primer embajador turco a la isla. Es el renegado griego Demetrios Sophianos, que conoce bien Rodas. Trae una carta de Zizim que se ofrece a mediar en la paz del gran maestre y su padre el Emperador. Demetrios pide un tributo. D'Aubusson contesta al príncipe en griego y le da largas, alegando dignas y hábiles cuestiones.

Mientras se cruzan embajadores con cartas versallescas, D'Aubusson toma todas las medidas necesarias. «Sabía muy bien el gran maestre el crédito y fe que se ha de dar a las palabras y tratos de los turcos y así no se descuidó un punto en la fortificación del castillo y ciudad de Rodas...» Como primera precaución ordenó que se armasen con la mayor brevedad tres galeras. Mientras esto se cumplía, se cerró el puerto de Rodas para evitar que los bajeles mercantes en tránsito pudieran informar al enemigo de estos preparativos. La enorme cadena que había mandado forjar en 1476 se extendió entre la torre de San Juan o de los Molinos, y la torre de Naillac o de Trabucco. Ambas torres, de 40 y 23 metros de altura respectivamente, fueron reforzadas y realzadas. Sobre sus bases se había asentado en la antigüedad el famoso Coloso de Rodas. Una flotilla de fustas y bergantines patrulla sin cesar en torno a la isla. También se intensifica la vigilancia interna y los servicios de contraespionaje desenmascaran a varios espías enemigos. Entre éstos se encuentra un



El gran maestre D'Aubusson inspecciona las obras de fortificación de Rodas. (Caoursin B. N. París. Ms. Lat. 6067.)

ingeniero alemán, mosén Jorge Frapan, que luego asistiría al comandante de la flota turca durante el asedio. Otros, como el griego Antonio Meligalo, consiguieron hacer llegar al Sultán útiles informes sobre las defensas de Rodas. El maestro, que conoce los avances de los turcos en cuestiones artilleras, estudia el refuerzo de bastiones y murallas y ordena la adquisición de nuevas piezas más modernas y potentes. Aún se conservan algunos de estos cañones, como una culebrina de siete metros y una extraordinaria bombardera, con el escudo de D'Aubusson, de 4.597 kilos, capaz de lanzar proyectiles de 0,66 metros de diámetro y 261 kilos de peso. Hoy se encuentran situadas en la entrada de la Capilla de los Inválidos, en París.

En tanto se negocia la paz, se pacta una suspensión de hostilidades por tres meses. No obstante este concierto, las fustas turcas apresan vasallos del Hospital en algunas islas del archipiélago. El gran maestro escribe a Zizim, conminándole a cumplir su palabra. Rodas estaba falta de provisiones y ésta fue otra de las deficiencias que se hubo de solventar con rapidez. D'Aubusson autorizó el libre tráfico a los mercaderes orientales de grano contra un tercio de su carga que, pagada a su justo precio, quedaba en los almacenes de Rodas. Esta medida fue de lo más provechosa pues permitió llenar los graneros de la isla con reservas para dos años. El 4 de febrero de 1478, los bailíos de Mallorca y Cantavieja parten para Sicilia en una nave gruesa con la misión de cargarla de trigo. El 27 de mayo siguiente el aragonés frey Mateo Albalate recibe el mismo encargo. El gran maestro envía instrucciones a los comendadores y priores italianos para que les proveyesen de lo necesario. Pero esto no era suficiente. Solicita autorización del papa Sixto V para comerciar con Egipto, sultanato con el que había firmado la paz, y envía a esta nación varios buques cargados de pez y madera. Con el importe de su venta, compra nuevas provisiones y vituallas. Para asegurar completamente la paz con los reinos del norte de África, envía un embajador al Rey de Túnez, el caballero León l'Amant. El rodio Juan Philos firma la tregua por treinta años el 18 de febrero de 1478. Aprovechando estos tratados, el maestro rescata un gran número de prisioneros cristianos y algunos caballeros cautivos de sus nuevos aliados. D'Aubusson adquiere también cuatrocientas corazas en Venecia y alquila dos galeras armadas bajo el estandarte de Aragón y Castilla para traer a Rodas a los caballeros que llegaban de toda Europa. De nuevo el embajador de Zizim, el griego llamado Dimitrio Sofiano, llega a Rodas para requerir la firma del acuerdo. Ahora, utilizando una sutileza diplomática, en lugar de tributo habla de «presente». El gran maestro envía una carta al príncipe turco «agradeciéndole la buena inclinación que tiene para la paz» pero, para ganar tiempo, le dice que deberá solicitar la autorización del Sumo Pontífice y le recomienda que él haga lo mismo con el Sultán, su padre. D'Aubusson convoca el 28 de octubre de 1478 un capítulo general urgente. Durante veinte días se estudia la precaria situación económica de la orden y se toman medidas para «reactivar» sus finanzas. El gran maestro asume, de forma excepcional, plenos poderes a instancias del Consejo. Se destinan 35.000 escudos para el mantenimiento del convento, la iglesia, la enfermería, el castillo de San Pedro y el arsenal, así

como para la alimentación de 450 caballeros y el mantenimiento ordinario de una galera y de otras dos para cuatro meses. Nuevamente, varios embajadores parten hacia Europa con plenos poderes para recoger respensiones (3) y annatas. Entre ellos frey Pedro Fernández de Heredia, bailío de Cantavieja, que se dirige a España. El gran maestre intuye la tormenta que se avecina y sabe que sus religiosos-enfermeros han de ser sólo soldados frente al peligro. Evidentemente era difícil imaginarse a unos combatientes, que llevaban una armadura de 25 kilos, haciendo guardias y luchando con pesadas armas bajo el ardiente sol egeo y, a la vez, cumpliendo sus obligaciones religiosas de ayuno y rezos y asistiendo a los enfermos del hospital. Para solucionar este problema envía dos embajadores al Papa pidiéndole la dispensa temporal de su austera regla antigua con excepción de los tres votos. Uno de estos dos embajadores es frey Juan de Cardona, bailío de Mallorca.

Los caballeros también son los señores de Rodas y en el capítulo general se toman algunas medidas de orden público y administrativas. Entre otras, se estudian tres peticiones formuladas por el pueblo rodio. La primera es que cada uno pueda vender libremente el vino de su propia cosecha. La segunda es que se retirasen las mujeres deshonestas a un lugar apartado de la ciudad, pues su actividad molestaba a las gentes honradas. Es curioso que quinientos años después se siga debatiendo este tema en las ciudades modernas. La tercera es que los habitantes de Rodas, aunque fuesen griegos, pudiesen ser recibidos en la Religión. La orden contesta que, en cuanto al vino, los derechos de alcabala que lo gravaban estaban destinados al armamento de las galeras y que no se podía innovar cosa alguna. Respecto a las «cortesanas», se prohíbe que vivan entre las personas honradas y si tuvieran su vivienda entre ellas, se permite que sean expulsadas por los vecinos previo pago de su vivienda. En cuanto a la admisión de griegos en la orden, se les contesta negativamente por ser contrario a los estatutos de la Religión. A pesar de éstas y otras negativas el pueblo rodio estaba muy unido a la orden, que lo trataba de una manera tolerante y paternalista. Además, desde la llegada de los caballeros el nivel de vida de los isleños había crecido de forma muy significativa.

Por supuesto se estudian en este capítulo general diversos asuntos relacionados con la flota, compuesta entonces por tres galeras, una gran nave y varias unidades menores. La *servitudo marina* había sido abolida en 1462. A partir de esa fecha se emplea un sistema de levas. La utilización de esclavos no era del agrado de los caballeros, pues a pesar de ir encadenados, no ofrecían seguridad en los combates. En el capítulo se decide la contratación anual de *remiges* y *galioti* por un ducado de oro mensual y un complemento de sueldo por el servicio en la mar. Se fija este sueldo generoso para facilitar el reclutamiento «et hoc fit ut facilius inveniantur remiges et galioti in necessitate armandi contingente casu aliquo». El capítulo general termina el 17 de noviembre.

Los espías del gran maestre, elementos fundamentales en la defensa sanjuanista y que llegan a introducirse hasta en el serrallo de Constantinopla,

(3) Impuesto ordinario sobre las encomiendas de la orden.

anuncian que Zizim y el bey de la Mandaquia están preparando la toma del castillo de San Pedro, que la orden tiene en la costa turca. Este importante castillo construido en la antigua Halicarnaso (hoy Bodrum) fue edificado por el Hospital con los restos derruidos del famoso mausoleo. Rápidamente D'Aubusson envía una barca armada al castellán avisándole de que no vaya a caer en ninguna treta o artimaña turca. Un par de años antes había ordenado ensanchar los fosos del castillo para que pudieran refugiarse las falúas y bergantines de la orden. Todos los permisos de retorno de los caballeros a Poniente son suspendidos y se envía a San Pedro un contingente de caballeros y soldados. Las sospechas del maestre se van haciendo realidad. A primeros de abril de 1479, recién comenzada la espléndida primavera rodia, un nuevo embajador de Zizim llega a Rodas. Trae la autorización del Sultán y de Zizim para hacer las paces. El gran maestre intuye que tanto embajador no tiene otro sentido que estudiar las fortificaciones de Rodas y lo devuelve sin permitir su estancia. Con el turco se va un rodio como embajador del maestre que tiene además la misión de rescatar a los caballeros que estaban prisioneros de los turcos. Lleva una carta para Zizim en la que dice que está de acuerdo en hacer las paces «pero al modo antiguo, sin tratar de tributo» (4). El astuto D'Aubusson da una nueva larga cambiada.

Apenas partidos los embajadores llegan noticias de que 16 galeras y varias fustas turcas han zarpado para atacar las islas sanjuanistas, mientras la gran Armada enemiga se prepara en Constantinopla. El maestre ordena que los habitantes de las islas se retiren a los castillos y distribuye las treinta poblaciones existentes entre las 11 fortalezas de la orden. Exceptúa a los que hayan sido designados para la guarda del ganado y a los vigías de la costa. Todo se hace con exactitud y precisión. Se envían dos galeras fuertemente armadas al baillío de Lango, Eduardo de Carmandin, que carga con su mantenimiento durante cuatro años con un coste de 9.000 florines. A cambio se le concede el privilegio de que todas las presas que hiciese fuesen suyas con excepción de los arráeces y renegados capturados. Se ve que la orden dispensaba un «trato especial» a esta



El asedio de Rodas (vista general de Rodas).
(Caoursin B. N. París. Ms. Lat. 6067.)

(4) El maestre hace referencia a la paz firmada con Amurat I a fines del siglo XIV.

canalla que hacía sufrir más de la cuenta a los prisioneros cristianos. Vuelto a Rodas el embajador que el gran maestre había enviado a Turquía «sobre el negocio de las paces», cuenta que «había conocido en Mahometo un dañado ánimo contra la Religión, no pudiendo sufrir que tan pequeña República tuviese atrevimiento de negarle tributo, estando tan cerca de sus Estados...». Unos meses antes, la poderosa Venecia, acosada en sus territorios levantinos por la Gran Puerta, había firmado un humillante acuerdo con el Turco, por el que se sometía a pagar un tributo anual de 80.000 escudos. La orden queda sola frente al enemigo. El gran maestre llama a convento, por carta de 20 de julio de 1479, a todos los caballeros residentes en ultramar: «Hermanos muy amados, os pedimos y mandamos en virtud de Santa Obediencia, con pena de privación del hábito y bienes, que todos con vuestras armas, caballos y provisiones de guerra, os halléis personalmente en este Convento por todo el mes de abril siguiente». Al tiempo acelera las medidas de defensa y encarga al turcopolier (5) y al caballero de Blanchefort el armamento de dos nuevas galeras, tanto para combate como para transporte de avituallamientos. Las dos galeras marchan hacia Italia con embajadores para pedir socorro al Papa, al Rey de Francia, a los potentados italianos y a los príncipes de Alemania, Inglaterra y Flandes. Los embajadores llevan plenos poderes para vender y empeñar los bienes de la Religión y enviar el dinero a Rodas. Uno de estos embajadores vuelve a ser Pedro Fernández de Heredia, bailío de Cantavieja.

En este tiempo, el Papa extingue la órdenes del Santo Sepulcro y de San Lázaro de Jerusalén y las anexiona con todos sus bienes a la Orden de San Juan. Tres caballeros enviados por el gran maestre marchan a Roma con plenos poderes para concluir la unión.

La isla está en pie de guerra. Se pasan continuas revistas a los caballos —uno por caballero— para que estén en perfecto estado para el combate. Paul de Virtemberg, bailío de Brandeburgo y capitán de la caballería, recorre la isla con sus escuadrones, asegurando las posiciones contra los continuos asaltos de las fustas turcas. El propio gran maestre le acompaña y ambos estudian, lugar por lugar y metro a metro, las posibilidades de defensa y ataque. Se produce un asalto contra Tilo. Sus defensores aniquilan a los turcos y sólo hacen un prisionero. Aplican «la cuerda» al cautivo, que cuenta cómo se armaban 150 bajeles en Constantinopla. Los buques habrían de pasar el estrecho de Gallípoli y atacarían Rodas en poco tiempo. Suministra una información valiosa: la flota irá armada sólo con artillería ordinaria. Esto hace pensar en un bloqueo más que en un desembarco. En vista de lo que el turco cuenta, se decide fortificar y dotar de guarnición de refuerzo al castillo de Vilanova, que iba a ser derribado. Pero el prisionero turco ha engañado involuntariamente a los caballeros. Los preparativos de la Gran Puerta son llevados con el mayor secreto. «Si un pelo de mi barba supiera lo que piensa mi cerebro, lo arrancaría y lo echaría al fuego», se complace en decir Mahomet. El Sultán

(5) Este cargo fue responsable de la caballería de la orden durante la estancia en Tierra Santa. En Rodas tuvo el mando de las flotillas de guardacostas y de las fortificaciones costeras.

había estudiado detenidamente el asedio de Rodas con sus ingenieros militares más expertos en fortificaciones. Ante su determinación, los ingenieros dictaminan que «no había murallas ni baluartes por fuertes que fueran, que no les rompiese la artillería». No obstante, algunos de los jefes turcos tenían sus dudas, dadas las extraordinarias defensas de Rodas. Mahomet ordena a su ejército que pase al Helesponto, por el Asia Menor, y a la Licia y fuese por tierra, en pequeños grupos, a las marinas opuestas a Rodas. La artillería, con los demás instrumentos y máquinas de guerra, es embarcada en las naves. Como comandante de la flota, se designa al gran visir o primer bajá Misach, príncipe de la familia de los Paleólogos que, en la caída de Constantinopla, abjuró de su fe para salvar la vida. El bajá intenta por todos los medios que las noticias no lleguen a los caballeros y hace guardar todos los pasos y caminos. Para engañar al maestre hizo armar 150 fragatas y buques ligeros con sólo artillería ordinaria, mientras que los buques pesados cargaban toda la impedimenta de guerra. A aquellos buques se refirió el turco torturado. Pero los caballeros no caen en la trampa y todas sus fortalezas fueron preparadas para resistir un sitio de tres años. Se toman varias medidas detenidamente estudiadas. Entre ellas, el abandono del castillo de Limonia, al noroeste de Rodas, por su dificultad en el abastecimiento de agua. El 16 de noviembre de 1479 llega a Rodas «la nave gruesa del Tesoro» con gran cantidad de trigo que se había adquirido en Manfredonia. El día 23 llega un aviso de los espías: 150 bajeles turcos navegan hacia Rodas, aún estando en pleno invierno, para cortar los aprovisionamientos de la isla y atacar posiciones costeras. Informan también de que el Sultán parte por tierra con el ejército, mientras se preparan las naves gruesas. El gran maestre se preocupa por la población civil. Como en ocasiones anteriores no habían obedecido con puntualidad sus órdenes de refugio, lo que costó la vida a muchos, D' Aubusson dictó un bando para que se produjese la retirada al amparo de los castillos bajo pena de muerte. Las dos galeras que había en Rodas más las dos de Lango se aprestan al combate. El 4 de diciembre de 1479 la vanguardia de la flota, compuesta de 150 velas turcas al mando del bajá Missah Paleólogo, fondea frente a Rodas. Le acompaña el renegado griego Meligalle, que había jurado dar de comer a los perros el cadáver del príncipe de Rodas. Desembarcan infantería y caballos pero la caballería ligera sanjuanista, al mando del bailío de Brandeburgo, «mató a muchos y les hizo embarcar con poca ganancia». La flota turca levó anclas y se mantuvo en la zona para impedir posibles expediciones de socorro. Los turcos capturados informan de que Solimán prepara el gran asalto en primavera. El maestre envía al Papa a su senescal, el bailío de Mallorca, frey Juan de Cardona, en petición de auxilio. Un espía de los turcos es descubierto y confiesa tras el correspondiente tormento: «Formáronle proceso y conocida su deslealtad y traición le colgaron poniéndole hecho cuartos en cuatro partes». En enero la flota enemiga se detiene ante al castillo de Tilo y, durante ocho días, lo bate furiosamente intentando varias veces el asalto. Los defensores resisten y obligan al Turco a retirarse. El gran maestre felicita a los caballeros y premia a los demás defensores con cierta cantidad de trigo. El bajá se dirige al puerto de

Marmaris en Lycia, a 18 millas de Rodas, lugar marcado para la reunión de todas las fuerzas turcas. Durante la travesía muere el renegado Meligalle, roído vivo por los gusanos que anidaban en sus heridas. A principios de la primavera comienzan a llegar a Rodas los caballeros residentes en Europa: 300 nuevos sanjuanistas y 2.000 soldados engrosan las escasas fuerzas de la isla. Llega también una importante remesa de corazas y escudos y 1.000 arcabuces, todo ello obsequio del duque de Milán. El 13 de abril el gran maestre sabe que se acerca el momento fatídico y toma nuevas medidas de defensa. El 24 de abril, la nave gruesa del Tesoro es enviada a los castillos de Lango y San Pedro con municiones y víveres. De vuelta trae a Rodas gran cantidad de isleños. El maestre hace bajar de su santuario, en el monte de su nombre, al icono de la Virgen de Filermo, patrona de la orden, y ordena fortificar el castillo que allí se hallaba.

El ejército enemigo, calculado por algunos autores en 70.000 hombres, se acerca a sus posiciones frente a la costa del pequeño principado cristiano. Los turcos hacen correr noticias que sólo son movimientos disuasorios e incluso que Mahomet había muerto. El 13 de mayo el gran maestre da la orden a la población civil de buscar refugio en las fortalezas según

lo previsto. Ordena también que todos los que tuvieran casas y jardines cerca de la ciudad de Rodas, en el plazo de dos días, llevaran todas las puertas, ventanas, cerraduras y árboles secos, y los amontonasen en el interior de la ciudad y echaran el resto por tierra. Manda confiscar todos los buques extranjeros que estaban en el puerto, obligándoles a servir, mediante la correspondiente paga, a la Religión. Ordena segar y recoger todas las cosechas para no dejar pasto a la caballería enemiga y que todo «el bestiamen» sea conducido al interior de las murallas de Rodas. Hizo destruir dos iglesias extramuros para que no fueran utilizadas como protección por los atacantes. Los árboles que rodeaban las murallas fueron talados, y las quintas de recreo, derruidas. Con ello, los alrededores de las murallas quedaron completamente despejados.

Los vigías avisan de que la flota está recogiendo al ejército en la costa del continente y de que hace velas hacia Rodas. El 23 de mayo de 1480 fondea frente a la isla y desembarca a las tropas y 16 grandes piezas de artillería «de



El asedio (detalle). En primer plano, parte septentrional de las murallas con la torre de San Nicolás. (Caoursin B. N. París. Ms. Lat. 6067.)

longitud de veinte y dos palmos que tiraban balas de nueve y once de circunferencia». El gran maestre despacha correos al Papa y vuelve a escribir a los caballeros el 28 de mayo: «El tirano de los Turcos... habiendo cercado nuestra ciudad, nos tiene encerrados dentro...», y añade: «Conocerán los enemigos que no han de medir sus escarcinas (6) con hombres de flaco y afeminado pecho... sino con caballeros ejercitados en la Milicia». El gran maestre indica que, a pesar de estar cercados, «está abierta para todos la entrada del puerto y a ninguno que queramos recibir, puede ser prohibida: porque suelen soplar de ordinario en este canal, particularmente el verano y el otoño, los vientos ponientes, con que las naves y bajeles de los marineros prácticos entran con dichoso curso en la boca del puerto». En otro párrafo les requiere para que acudan de inmediato en socorro de la ciudad cercada, con naves cargadas de municiones y soldados: «Si lo hizieredes —les dice— a más del merecimiento de la eterna vida, que después desta peregrinación está aparejada en el cielo, adquiriréis el nombre de la fama inmortal...».

El sitio acabó después de cuatro meses con una rotunda victoria de los caballeros. Nunca se había conocido un caso igual. La desproporción entre ambos ejércitos era tan enorme —de veinte a uno—, que la victoria fue tenida por milagrosa. Los grandes estandartes de la Religión, enarbolados por D'Aubusson frente al último y gran asalto turco, fueron transformados por la leyenda en una visión celestial de la Santísima Virgen bajo una cruz de oro, escoltada por San Juan Bautista y otros santos provistos de espadas flamígeras. La visión, terrible para los agotados turcos, les hizo huir y levantar el sitio. Mientras toda Europa se deshacía en elogios, los caballeros volvían a empezar sus preparativos de guerra y la reconstrucción de Rodas. D'Aubusson, cinco veces herido en el asedio, tenido por el mejor soldado de la Cristiandad, fue hecho cardenal por el Papa. Fernando el Católico, admirado por la valentía de los caballeros, en un privilegio firmado el 7 de agosto de ese mismo año de 1480 los califica de verdaderos atletas de Cristo. Sobre el sitio de Rodas, se escribió y pintó uno de los más bellos códices medievales, el *Obsidionis Urbis Rhodie Descriptio* (7), de Guillermo Caorsino, canciller de la Orden.

Salvada de los turcos, Rodas fue destruida por varios terremotos en 1481, año siguiente al asedio. Uno de ellos, el de 18 de diciembre, fue especialmente devastador. Hizo desplomarse iglesias, murallas y casas, y afectó a las grandes torres del puerto y al palacio del gran maestre. Una gran cantidad de personas quedó enterrada entre los escombros. El mar subió diez pies sobre su nivel ordinario y se produjeron lluvias torrenciales. Para los caballeros fue una incidencia más e, inasequibles al desaliento, reconstruyeron sin descanso los destrozos que el enemigo y los terremotos habían causado. Así se mantuvieron durante 217 años. Un tercer y aplastante asedio turco, en 1523, les obligó a pactar la rendición ante las enormes fuerzas desplegadas por Solimán el Magnífico. Partieron de la isla con todas sus armas, su flota, sus tesoros y sus

(6) Espada corta y corva a manera de alfanje.

(7) Biblioteca Nacional (París). Ms. Lat. 6067.

archivos, recibiendo los máximos honores del propio enemigo. A partir de ese momento comenzaron un doloroso camino que habría de terminar con su establecimiento en la isla de Malta, cedida por el emperador Carlos V. Desde allí seguirían, otros 274 años más, haciendo frente a los turcos, manteniendo a raya a la piratería mediterránea y combatiendo junto a España en todas las campañas marítimas de ésta contra el infiel africano.

Bibliografía

- BOSIO, Iacomo: *Dell'istoria della Sacra Religione ed Illustrissima Militia di San Giovanni Gerosolimitano*. Roma, 1594.
- BOCKMAN, W. E.: *The Two Sieges of Rhodes*. Londres, 1969.
- BREYDENBACH: *De Rhodie Urbis Obsidione*. Maguncia, 1486.
- BUTLER, Lionel: *The Siege of Rhodes 1480*. Londres, 1980.
- CAORSINUS, Gulielmo: *Rhodiae urbis a Turchis obsidio...* Zaragoza, 1486.
- CURTE, Iacopus: *Obsidiones Rhodiae Urbis Descriptio*. Venecia, 1480.
- DUPUI, Meri: *Relation du siège de Rhodes en 1480*. Audenarde, 1481.
- FUNES, Juan Agustín: *Coronica [sic] de la Illustrissima Milicia y Sagrada Religión de San Juan Bautista de Jesuralén*. Valencia, 1626.
- MAIURI, A.: *I Castelli dei Cavlieri di Rodi a Cos e a Bodrum (Alicarnaso)*. Bérghamo, 1924.
- ROSSIGNOL, Gilles: *Pierre D'Aubusson, le bouclier de la chretiené*. Besanzón, 1991.
- SOMMI PICENARDI, Guido: *Itinéraire d'un Chevalier de Saint-Jean de Jérusalem dans l'île de Rhodes*. Lille, 1900.
- VALENTINI, Roberto: *L'Egeo dopo la caduta di Costantinopli nelle relazioni del Gran Maestri*. Roma, 1936.

**CUADERNOS MONOGRÁFICOS DEL INSTITUTO
DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL**

- | | |
|--|---|
| <p>1.- I JORNADA DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN (Agotado)</i></p> <p>2.- II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN (Agotado)</i></p> <p>3.- SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO
<i>LA GRAN ARMADA (Agotado)</i></p> <p>4.- III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I) (Agotado)</i></p> <p>5.- IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II) (Agotado)</i></p> <p>6.- <i>FERNÁNDEZ DURO (Agotado)</i></p> <p>7.- <i>ANTEQUERA Y BOBADILLA</i></p> <p>8.- V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>LA MARINA ANTE EL 98.- ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO</i></p> <p>9.- I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES</i></p> <p>10.- <i>LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>11.- VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>LA MARINA ANTE EL 98.- GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO</i></p> <p>12.- <i>MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)</i></p> <p>13.- I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
<i>CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)</i></p> <p>14.- II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
<i>CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)</i></p> <p>15.- VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)</i></p> <p>16.- <i>EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA</i></p> <p>17.- VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>18.- <i>EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO 1992</i></p> <p>19.- <i>EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTAL.- LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ</i></p> | <p>20. IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.- LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16..)</i></p> <p>21.- CICLO DE CONFERENCIAS</p> <p>22.- <i>LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO (Agotado)</i></p> <p>23.- <i>LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA</i></p> <p>24.- XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
<i>MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)</i></p> <p>25.- XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>DON ANTONIO DE ULLOA MARINO Y CIENTÍFICO</i></p> <p>26.- XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>ALVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA</i></p> <p>27.- CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD
COMPLUTENSE DE MADRID
<i>MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA</i></p> <p>28.- XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>D. JUAN JOSÉ NAVARRO MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO</i></p> <p>29.- XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX</i></p> <p>30.- XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ESPAÑOLA
<i>ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)</i></p> <p>31.- <i>CICLO DE CONFERENCIAS - MAYO 1998 LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTO NAVALES Y SOCIOLOGICOS</i></p> <p>32.- <i>CICLO DE CONFERENCIAS - OCTUBRE 1998 VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98</i></p> <p>33.- <i>LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII</i></p> <p>34.- <i>XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINA DE CARLOS I</i></p> <p>35.- <i>XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA "JUAN DE LA COSA"</i></p> |
|--|---|

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de Suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1-º. 28071 Madrid
Telf.: 91 379 50 50
FAX: 91 379 59 45

NÚMEROS SUELTOS:

Para petición de números sueltos:
La misma dirección que para las suscripciones. Además,
Servicio de Publicaciones de la Armada (SPA)
Juan de Mena, 1
28071 MADRID

LA HISTORIA VIVIDA

Álvaro DE LA PIÑERA Y RIVAS †

Un accidente de mar en el crucero *Méndez Núñez*

Con la brevedad posible, exigida por el espacio disponible en esta sección de la *Revista*, me propongo resumir un accidente de mar ocurrido una desaparecida mañana del mes de febrero de 1955 en los alrededores de la ría de Ferrol, accidente en el que me vi implicado en calidad de miembro de la dotación, y en el que gracias a la abnegación, destreza y profesionalidad del personal de Máquinas y de un plantel de fogoneros no se perdió el barco. Se trataba del crucero *Méndez Núñez*, «el viejo *Méndez*», como se le llamaba familiarmente. Pero antes hagamos un poco de historia.

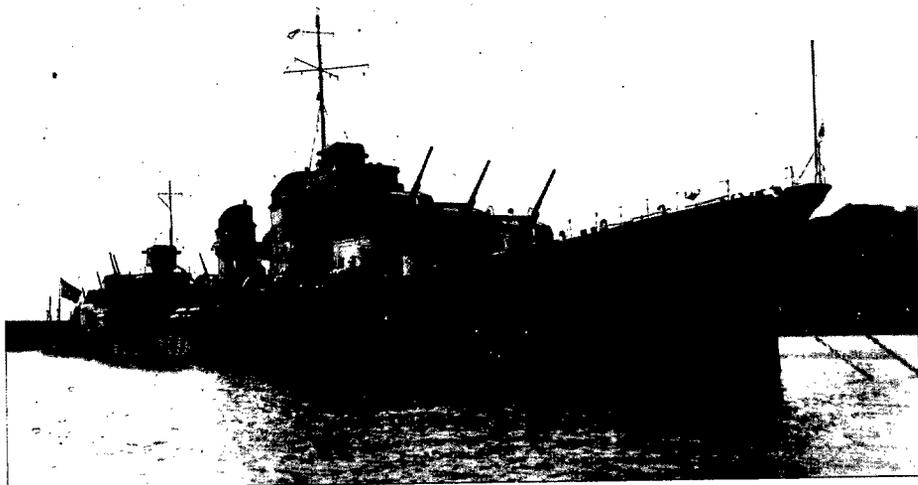
Este buque fue, en unión de su gemelo *Blas de Lezo*, hijo de la Ley de Escuadra del almirante Miranda. La quilla del primero se puso en Ferrol en las postrimerías del año 1915, pero los acontecimientos de la primera guerra mundial hicieron que los trabajos en grada avanzaran con pasmosa lentitud y que la quilla del segundo no se pusiera hasta el año 1920. Dos años después, tras pasar siete en las gradas, se pudo botar el *Blas de Lezo* y, al año siguiente, se lanzaba también el *Méndez Núñez*.

En mayo de 1924, con el fin de conmemorar el centenario del bravo brigadier que da nombre al buque, se dispuso por una real orden que ambos cruceros en construcción permutasen sus nombres con objeto de que el *Lezo*, más adelantado, pudiera participar en los actos del centenario. Así, el *Blas de Lezo* pasó a llamarse *Méndez Núñez* y éste tomó el nombre de *Blas de Lezo*.

Pero si bien ambos buques, conocidos como cruceros exploradores, representaron un valor muy positivo para nuestra fuerza naval de la época, la demora en su construcción los había dejado un tanto anticuados, entre otras cosas porque sus doce calderas «Yarrow» eran de carbón.

El *Lezo*, como es conocido, se perdió el 11 de julio de 1932 en el curso de una maniobra en la Costa de la Muerte, al abrirse una brecha en la obra viva en el bajo del Centolo, que entonces no figuraba en las cartas de navegación. En cambio el *Méndez Núñez* sobreviviría muchísimos años más, navegando millas y millas por muchos mares. La guerra civil de 1936 lo sorprendió en la Guinea Ecuatorial Española, quedando, por tanto, en el bando republicano; y aún tuvo tiempo de plantarle cara al crucero *Baleares* en el combate de Cherchel, en el año 1937.

Terminada la guerra civil, entre los años 1943 y 1947 fue remozado y modernizado completamente en el arsenal de Ferrol. El casco permaneció intacto, pero se le prolongó ligeramente el castillo dándosele un cierto arrufo que le dejó una bonita silueta pues, además, seguía manteniendo el espolón. Las tres chimeneas primitivas quedaron reducidas a dos, con la proel truncada



El Méndez Núñez reformado.

de forma parecida a las de los cruceros japoneses. De las doce calderas, las seis de proa se transformaron para consumo de petróleo, conservando las otras seis de popa, que quemaban carbón.

Y así, convertido en un airoso y bonito crucero antiaéreo, con ocho cañones de 120 mm, continuó su vida arbolando la insignia de la recientemente creada División Naval del Mediterráneo, con base en Cartagena.

En septiembre de 1954 estaba en la base de Ferrol formando parte de la Flota cuando embarcó el autor de esta nota siendo un joven teniente de navío. Su comandante, entonces, era el capitán de navío Melchor Ordóñez Mapelli, renombrado submarinista y hombre de temple y ojo marinero. Las especiales dotes de este comandante hacían que el ambiente entre el brillante plantel de jefes y oficiales fuera excelente, lo que se comunicaba al resto de la dotación, haciendo del buque una unidad alegre y eficiente.

Podemos recordar entre aquéllos al capitán de fragata Peral Torres, a los capitanes de corbeta Antonino Cordero y Alfonso Jaráiz, a oficiales como los tenientes de navío Francisco Flores, «Pepote» Seoane, Luis Mexía; al médico Ricardo Martínez y al capellán Jesús Corredoira Prado; a los alféreces de navío Fernando Dodero, Pedro Sánchez de Toca y a Chema Bausá; al jefe de Máquinas Jesús Santos Iglesias, comandante, y a los jóvenes tenientes Elías Vaello, José Meizoso López y José Antonio Ocampo. Algunos de aquellos queridos compañeros ya no se encuentran entre nosotros.

Pues bien, el día 5 de febrero de 1955, a las 10,15 horas salíamos de Ferrol para realizar ejercicios en las Rías Bajas, integrados en la denominada Agrupación Alfa, formada por los cruceros *Canarias* y *Méndez Núñez* y los destructores *Churruca*, *Valdés*, *Ulloa* y *José Luis Díez*, bajo la insignia del

almirante Abárzuza. A las 10,30 horas, rebasada ya la punta del Segaña, se mandó retirada de babor y estribor de guardia y el autor de esta historia entraba de guardia de puente, relevando al teniente de navío Flores, que era el oficial de derrota.

En aquella mañana fría de invierno el tiempo presentaba mal cariz, el viento y la mar eran del noroeste y no se puede decir que ésta era confusa ni enorme, pero sí que era fuerte marejada que, cogiéndonos casi de través, nos producía unos balances y unas cabezadas que parecían los clásicos cordonzos de San Francisco.

Poco tiempo después, y próximos a la Marola, se oyó un fuerte silbido y, simultáneamente, empezó a salir gran cantidad de vapor por la chimenea de proa, a la vez que se venían a cero los cuentarrevoluciones de la máquina. El barco fue perdiendo arrancada hasta quedar sin gobierno, aboyado y a merced de las olas, con enormes balances. Se comunica con la central de máquinas y el mismo jefe de Máquinas informa que la avería estaba localizada en la cámara de calderas de proa, que era la que iba comunicada, y que no contestaba nadie. Pero ya se sabía que el sargento fogonero José López Rubiales y el cabo 2.º fogonero Manuel Sanjurjo Losada habían logrado alcanzar la porta superior de proa de la cámara, saliendo a cubierta, pero con quemaduras muy graves el primero y tan graves el segundo que le producirían la muerte al día siguiente. Dentro quedaban abrasados los tres marineros fogoneros de guardia: Mario Santiago Sánchez, Emilio Val Cortizas y Antonio Leirachá López.

El teniente Ocampo, responsable de la sección de calderas, suponiendo que podía haber heridos en la cámara que no podían salir por su cuenta y precisasen auxilio, intentó entrar en la cámara por la porta de popa, que nada más abrirse dejó salir una turbonada de vapor que le produjo graves quemaduras en una pierna.

Y es que con aquellos grandes balances una de las calderas encendidas se movió en los polines que la sujetaban al firme, arrancando la tubería que la unía al colector principal, y haciendo que el vapor invadiera toda la cámara.

Afortunadamente, las calderas de carbón de la cámara de popa estaban levantando presión, ya que las utilizaban los jóvenes marineros en sus prácticas para el ascenso a fogoneros preferentes y, gracias a ellas, paleando como sólo ellos saben hacerlo, se podía comunicar vapor a las turbinas por esta línea en el plazo estimado de una hora.

Mientras tanto, en el puente, se habían transmitido al almirante las graves novedades acontecidas, disponiendo la maniobra para ser tomados a remolque por el crucero *Canarias*. La maniobra no resultó nada fácil, se intentó dos veces con peligró evidente. ¡Era impresionante ver sobresalir la obra viva en rojo minio de aquel enorme crucero cuyos grandes balances amenazaban con echárnoslo encima!

La mar iba echando el barco hacia tierra con grave riesgo de perderse. Pero el esfuerzo de aquellos jóvenes fogoneros acarreado y paleando el carbón como titanes, así como la veteranía de sus instructores, hizo que en poco más

de media hora, forzando los tiempos reglamentarios de calentamiento, las hélices empezasen a girar y el barco recobrase el gobierno, pudiendo así regresar al amarradero del arsenal por sus propios medios.

Y nada más. Sirva este relato, cuyo recuerdo todavía me embarga de emoción, de modesto homenaje a todo aquel plantel extraordinario de fogoneeros de la Armada, tanto a los que murieron como a los supervivientes.

DOCUMENTO

Oficio del Almirante General Navarrete sobre la carnicería consignada al Hospital Real en 1706

Los avances de la ciencia y las nuevas tecnologías no siempre producen efectos deseables en lo cotidiano, y a veces el resultado de tanto avance se vuelve contra el hombre en inconsciente rebeldía de esa soberbia humana, que cree que todo lo domina.

En estos días se habla con harta frecuencia de los nefastos efectos del consumo de carnes de las llamadas «vacas locas», que produce daños gravísimos al organismo y en no pocas ocasiones la muerte.

En el documento del siglo XVIII que se acompaña existe ya una viejísima preocupación que nada tenía que ver entonces con las dichas vacas y que entrañaba, sin embargo, una encomiable atención a los enfermos del hospital en relación con el consumo de carne.

Cádiz, 19 de abril de 1706.

Oficio o Representante que pasó el Almirante General Navarrete a Don Francisco Daza sobre tal carnicería que se le consignó en lo antiguo a la Armada para la manutención con su producto a los enfermos del Ospital Real.

(Navarrete, Tomo XI, Folio 208, núm. 70. Museo Naval, Madrid.)

ava, de que estar seguro de mi merec. para el servicio
del Rey, y de que satisficiera en algunas ocasiones
como repetidas veces lo he comprobado como expe-
riencia, considero como esta es la primera descubierta
que me hizo para que sobre la yzquierda de mi coram.
en esta materia, y la resignacion de todo lo que en ello se
quisiere hacer, en primer que por este medio se logre lo que
se juzgare del Real Servicio como para que accion de
de extinguir todo lo que se detiene de las acciones de los
causos de la armada sea mas justificado el motivo que
puede excitar al Rey a conferir me los oficios de su Real
Piedad, como los solicitare, empezando por mi licencia,
a que como repetidamente tengo representado me preciso
mi quebrantada salud, luego que mereca la merced de
que S. M. se sirva darme por servido de lo que e exercido
en el despacho de las flotas que pasaron felizmente la altura
de Canarias como avia por expreso. suplico a V. S. haga
todo presente al Consejo con eficacia en quanto sea de su
servicio. Nuestro Señor guarde a V. S. muchos años. Co-
l. d' 18 de abril de 1708 = D. Pedro Fernandez de Arana-
valle = ^{el D. Fr. Co. Ga. =}

De los Papeles del Gen. Navarrete - Conf. ^{do}

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La Biblioteca John Carter Brown de Providence, Rhode Island, Estados Unidos

La Biblioteca John Carter Brown es una institución independiente, fundada y administrada para llevar a cabo estudios avanzados de Historia y Humanidades. Está situada en el campus de la Universidad Brown, en Providence, Rhode Island, Estados Unidos de América. Contiene una sobresaliente colección de materiales antiguos referentes prácticamente a todos los aspectos del descubrimiento, exploración, asentamiento y desarrollo del Nuevo Mundo. Desde su creación en 1846, cuando el eminente coleccionista John Carter Brown empezó a concentrarse en la historia antigua de las Américas, la Biblioteca ha crecido hasta alcanzar los 54.000 volúmenes, las principales colecciones de mapas y estampas y un gran número de códices manuscritos (los manuscritos archivados, sin embargo, caen generalmente fuera de la política coleccionista de la Biblioteca). Mientras que los períodos que abarcan estos fondos varían con las secciones en que están clasificados, las colecciones van desde finales del siglo xv hasta próximamente 1825, cuando se termina la intervención directa europea en los asuntos americanos. Aproximadamente el 20 por 100 de las colecciones son libros impresos antes de 1700. Por su enfoque temático y también cronológico y regional, los fondos de esta biblioteca son de gran utilidad para el estudio de temas que sobrepasan sus límites convencionales. A modo de sugerencia de los temas que pueden ser estudiados con ellos, damos a continuación un lista que no debe considerarse exhaustiva.

La narrativa de los viajes europeos que se refieren tanto a América del Norte como a América del Sur desde las primeras crónicas españolas en adelante está prácticamente completa, y es la base de las demás colecciones. Numerosas publicaciones que tratan de los nativos de ambas Américas, incluyendo libros impresos y manuscritos escritos en idiomas indios, ofrecen oportunidades para la investigación antropológica, arqueológica y lingüística. Una amplia gama de libros de arquitectura colonial, ediciones sobre temas americanos, dibujos ingleses y caricaturas del siglo xviii están a disposición de los historiadores del arte. También puede estudiarse a través de estas colecciones el arte de la ilustración de libros a lo largo de cuatro siglos y otros temas esencialmente bibliográficos. La historia económica está ampliamente representada en obras que ilustran el impacto de las Américas en la teoría económica, comercio, inversión, propiedad de la tierra, políticas monetarias, impuestos y trabajo. La amplia colección de libros sobre Geografía y Cosmografía, así como de atlas y mapas, ofrecen una rara oportunidad para hacer investigacio-

nes en los campos geográfico y cartográfico. Sin olvidar que una de las especialidades de esta biblioteca en la historia marítima. La Biblioteca, por otro lado, contiene antiguas ediciones de temas literarios sobre el Nuevo Mundo escritas por autores españoles, ingleses, franceses, alemanes, italianos, portugueses y holandeses. Numerosas publicaciones de Derecho reflejan la respuesta de los sistemas legales europeos al crecimiento de los imperios ultramarinos, y en particular tratan del desarrollo del Derecho internacional. La colección más importante se refiere a la adaptación de la religión y de las instituciones religiosas al Nuevo Mundo, particularmente en lo que concierne a las actividades de los franciscanos, los jesuitas y otras órdenes religiosas misioneras, y de los puritanos y anglicanos en Nueva Inglaterra. Un grupo importante de publicaciones de Historia Natural recoge el descubrimiento de plantas americanas y su utilización como alimento y medicina. Todos estos fondos están apoyados en una extensa colección bibliográfica de referencia y pueden ser ampliados con los fondos de la propia Universidad Brown, que están a disposición de los becados por la Biblioteca John Carter Brown.

Becas de investigación para 2001-2002

La Biblioteca tiene previstas aproximadamente 25 becas de investigación para este curso (1 de junio de 2001-31 de mayo de 2002), reservadas exclusivamente para aquellos estudiosos cuyos trabajos se orienten a la historia colonial de las Américas de Norte y del Sur, incluyendo todos los aspectos relacionados con Europa, África y la América nativa. Las becas son de dos clases:

Becas de corta duración

Las becas que normalmente concede la Biblioteca se refieren a períodos de dos a cuatro meses y están dotadas con 1.200 dólares mensuales. Se adjudican a los americanos y a los extranjeros que están comprometidos en trabajos de investigación predoctoral, postdoctoral o independientes. Los estudiantes graduados deberán haber pasado los exámenes previos o generales antes de solicitar las becas.

Las dotaciones económicas de muchas de estas becas son sufragadas todos los años con fondos restringidos donados generosamente por la Biblioteca con este fin. Las becas Memorial Paul W. McQuillen, Memorial Charles H. Watts, Barbara S. Mosbacher, Memorial Helen Watson Buckner y la de Library Associates, se dedican a los estudiosos de cualquier materia de investigación relacionada con los fondos de la Biblioteca; la Memorial Jeannette D. Black está orientada a la historia de la cartografía o a materias directamente relacionadas con ésta; la Ruth and Lincoln Ekstrom es para la investigación de la historia de la mujer y de la familia en las Américas antes de 1825, incluyendo la cuestión de las influencias culturales y la formación de las personas; la William Reese Company se dedica a los estudios sobre bibliografía americana

y sobre la historia del libro en las Américas; la Memorial Alexander O. Vieter se concede para investigaciones sobre la historia marítima antigua; la del Center for New World Comparative Studies se reserva para investigadores en una dimensión comparativa definitiva; la María Elena Cassiet se reserva para estudiosos de países hispánicos que son residentes permanentes, y la Touro National Heritage Trust es para los estudios sobre algún aspecto de la experiencia judía en el Nuevo Mundo antes de 1825. La beca de nueve meses J. M. Stuart se reserva para un estudiante graduado en la Universidad Brown.

Las pocas becas que quedan sin dotación se ofrecerán cada año a solicitantes altamente cualificados. Aquellos estudiosos a quienes interese esta opción deberán solicitarla por el procedimiento normal.

Becas de larga duración

La Biblioteca recibirá, asimismo, solicitudes de becas de larga duración, algunas de las cuales están dotadas por la National Endowment for Humanities (NEH), que es una agencia autónoma del Gobierno Federal de los Estados Unidos, y por la Fundación Andrew W. Mellon. Las becas largas tienen una duración de cinco a nueve meses, y una dotación económica de 3.000 dólares mensuales. La fecha para el comienzo de estas becas está normalmente entre el 1 de junio y el 15 de julio o entre el 15 de enero y el 15 de marzo. Los solicitantes de estas becas NEH de larga duración deberán ser ciudadanos americanos o haber residido en Estados Unidos durante los últimos tres años. No se admiten estudiantes graduados para esta beca. La beca Lampadia-Adams, que tiene una dotación de 20.000 dólares para cinco meses en residencia, que da para estudiosos veteranos de Argentina, Brasil o Chile. La JCB/Conneticut College, que combina la investigación y el profesorado visitante y tiene la duración de un semestre, se adjudica a un estudioso que ejerza actualmente la enseñanza en España o Hispanoamérica. Tiene una dotación económica de 10.000 dólares.

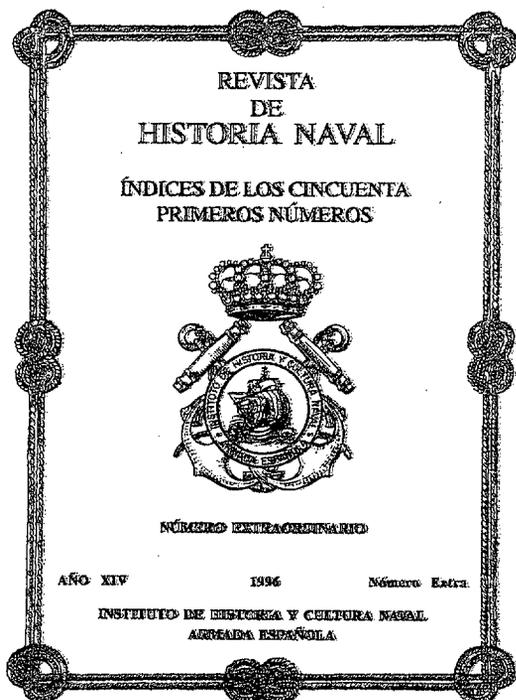
Se espera poder alojar a los becarios en Providence; éstos tendrán como residencia permanente, mientras dure la beca, la Biblioteca John Carter Brown. A los que vivan a más de 45 millas de la Biblioteca no se les adjudica normalmente la beca JCB. Se da prioridad a los solicitantes que puedan hacerse cargo de la beca durante el año académico, de septiembre a mayo.

Las solicitudes de todas las becas serán evaluadas por comités académicos independientes. Las becas serán adjudicadas sobre la base del currículum de los solicitantes, los méritos y la importancia del proyecto y la necesidad que el desarrollo del proyecto tenga de los fondos de la Biblioteca.

Los impresos de solicitud se pueden pedir por correo electrónico a JCBL-Fellowships a Brown.edu, o a Director, John Carter Brown Library, Box 1894. Providence. RI 02912. USA. La fecha límite para solicitar estas becas es el 15 de enero de 2001; la fecha de los sellos del correo en los sobres no deberá ser posterior a ésta. Antes del 15 de marzo de 2001 se dará a conocer la adjudicación de las becas.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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 alfabéticos.
- 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 *Recensiones*.
- 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

NOTICIAS GENERALES

Entrega de los premios «Virgen del Carmen». Madrid, España

El pasado 15 de noviembre se celebró en el salón de actos del Cuartel General de la Armada el acto de entrega de los premios «Virgen del Carmen», que gestiona el Instituto de Historia y Cultura Naval, correspondientes al año 2000 —en sus modalidades de libros, poesía del mar y juventud marinera—, así como de los diplomas de honor a personas e instituciones distinguidas en el fomento de los intereses marítimos.

Como saben nuestros lectores, la Armada española convoca estos premios, de periodicidad anual, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por las cosas del mar, y de difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional. La convocatoria, que se hace por medio de orden ministerial, se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* número 64, de 15 de marzo, y se resolvió por Orden Ministerial de 7 de septiembre (BOD núm. 140).

El acto, presidido por el jefe del Estado Mayor de la Armada, almirante general Moreno Barberá, quien lo abrió con unas breves palabras, fue presentado por el almirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval Riaño Lozano.

Seguidamente el secretario coordinador de los premios dio lectura a la orden ministerial de concesión, cuya parte dispositiva, resumida, es como sigue:

— Premio «Del Mar», para libros: al Excmo. señor don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, por el trabajo titulado *La Infantería de Marina Española, historia y fuentes*.

— Premio «Poesía del Mar»: a doña María del Carmen Mestre Mestre, por su poema titulado *Del Mar y sus edades*.

Los premios «Juventud marinera» y los diplomas de honor se declaran desiertos.

Como es ya tradicional, una vez entregados los premios, tuvo lugar una sesión de poesía marinera a cargo de la poetisa premiada, doña María del Carmen Mestre Mestre y de los poetas invitados, todos de reconocido prestigio nacional y en posesión de diversos galardones literarios, quienes recitaron sus poemas relativos al mar en una sesión que tuvo el mismo buen sabor de las de los dos últimos años. Intervinieron este año José Javier Aleixandre, Luis López Anglada, José Cervera Pery y Francisco Garfias.

Entre los asistentes al evento —que se clausuró, como es de rigor, con unas palabras del jefe del Estado Mayor de la Armada— se encontraban también el almirante segundo jefe del Estado Mayor de la Armada, González-Irún Sánchez, así como almirantes y jefes premiados de años anteriores, y otros numerosos invitados que siguieron con sumo interés el desarrollo de este

tradicional certamen que con tanto cariño organiza la Armada y que departieron animadamente durante la copa de vino español que se sirvió a continuación.

Hay que decir como novedad que este año, por primera vez, los premios «Virgen del Carmen» compartieron los actos con los premios «Revista General de Marina».

XXVI Congreso Internacional de Historia Militar. Estocolmo, Suecia

Como ya adelantamos a nuestros lectores en el número 69 de nuestra REVISTA, entre los días 30 de julio y 4 de agosto de 2000 se celebró en Estocolmo el XXVI Congreso Internacional de Historia Militar. Resumimos el desarrollo del Congreso que, recordamos, estuvo organizado por la Comisión Internacional de Historia Militar y por la Comisión Sueca de Historia Militar, y trataba sobre el tema «La guerra total. La defensa total».

En el Congreso participaron 32 países. Se celebraron 14 sesiones de trabajo y se impartieron 39 conferencias, de unos veinte minutos de duración, durante tres jornadas completas y la mañana del día 4 de agosto, ajustándose a los cinco temas principales que ya dejamos anotados en la citada REVISTA DE HISTORIA NAVAL número 69. Al final de cada sesión se reservaron quince minutos para el correspondiente coloquio.

La delegación española estuvo formada por las siguientes personas:

Presidente de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), almirante don J. Antonio Balbás; vicepresidente de la CEHISMI, profesor don Hugo O'Donnell (ponente); secretario de la CEHISMI, coronel don Rafael Nieto; capitán de navío don José Blanco (ponente),

quienes presentaron los trabajos que se especifican a continuación:

- «The spanish navy and the overseas crisis in the XIX century», por el profesor Hugo O'Donnell.
- «The industrial development of the North Spain, due to the creation of the North Naval Base, Ferrol», por el capitán de navío José Blanco.

Aparte de las conferencias impartidas por los representantes españoles ninguna otra trató sobre algún tema que se refiriese a España; sólomente la dictada por el profesor doctor Olaf Riste, de Noruega, menciona el bombardeo de Guernica en su conferencia «Total Defence: The Genesis of a Concept».

Para más información, dirigirse a:

Sr. D. Rafael Nieto, secretario de la CEHISMI.
Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).
Paseo de la Castellana, 61, 28046 Madrid.
Teléfono: 91 348 25 58. Fax: 91 348 25 53/54.
Correo electrónico: ceseden@oc.mde.es

Comisión Internacional de Historia Militar

En el XXVI Congreso Internacional de Historia Militar, celebrado en Estocolmo entre los días 30 de julio y 4 de agosto de 2000, se celebraron votaciones para elegir presidente. La directiva quedó formada de la siguiente forma:

Presidente de la CIHM, profesor Luc de Vos, presidente asimismo de la CBHM; segundo presidente o vicepresidente doctor Dean C. Allard; secretario general doctor Piet H. Kamphuis, presidente de la Comisión holandesa de Historia Militar; secretario general adjunto-tesorero, coronel Hervé de Weck, tesorero de la Comisión suiza de Historia Militar.

Los miembros asesores de la directiva de la Comisión son los que siguen:

Doctor Hugo O'Donnell, vicepresidente de la Comisión española de Historia Militar; profesor Jean-Claude Allain, miembro de la Comisión francesa de Historia Militar; doctor Dean C. Allard, ex presidente de la Comisión norteamericana de Historia Militar; profesor Piero del Negro, miembro de la Comisión italiana de Historia Militar; doctor Erick Norberg, presidente de la Comisión sueca de Historia Militar; profesor Ioannis Loucas, miembro de la Comisión griega de Historia Militar; profesor Tadeusz Panecki, secretario general de la Comisión polaca de Historia Militar; general Manuel F. T. Barata, presidente de la Comisión portuguesa de Historia Militar; profesor Matitianu Mayzel, miembro de la Comisión israelí de Historia Militar; profesor doctor Manfred Kroener, miembro de la Comisión alemana de Historia Militar.

Para más información, dirigirse a:

Coronel Rafael Nieto Martínez.
 Secretario de la Comisión española de Historia Militar.
 Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN).
 Paseo de la Castellana, 61. 28046 Madrid.
 Teléfono: 91 348 25 58. Fax: 91 348 25 53/54.
 Correo electrónico: ceseden@oc.mde.es

XVIII Semana de Estudios del Mar. Pontevedra, España

Bajo la presidencia de honor de Su Majestad el Rey, organizada por la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR) y Fundación Portuaria, con la colaboración de distintos organismos de la Administración gallega, los días 26, 27, 28 y 29 del mes de septiembre pasado, se celebró la XVIII Semana de Estudios del Mar en el auditorio de la Caixa de Pontevedra, calle Augusto García Sánchez, s/n.

Recordamos a nuestros lectores que esta Asociación es una entidad privada sin ánimo de lucro, que tiene por objeto la difusión de los conocimientos del mar y de su entorno en sus múltiples y variados aspectos. Las Semanas de Estudios del Mar constituyen su actividad principal y se concretan en sesiones

anuales de conferencias y coloquios sobre temas marítimos a cargo de personas altamente cualificadas en distintas ciudades portuarias españolas. Esta actividad se orienta principalmente hacia los jóvenes universitarios y postgraduados, quienes tienen la oportunidad de concurrir en calidad de becarios.

Después de la apertura de la sesión inaugural y la presentación de la Semana se desarrollaron los siguientes temas: «Galicia y el mar», por Aurelio Miras Portugal, director general de Turismo de la Xunta de Galicia; «Los buques de guerra del futuro», por el ingeniero naval Juan Blanco Traba; «Innovaciones a las ayudas a la navegación», por Arturo Aguado Gallego, jefe del Departamento Técnico de Ayudas a la Navegación de Puertos del Estado; «El marco estratégico del sistema portuario de titularidad estatal», por Antonio Martín Oliver, director de Explotación de Puertos del Estado; «Presente y futuro del puerto de Marín, Pontevedra», por Miguel Ángel Navarro Veroz, ingeniero director del puerto de Marín, Pontevedra; «Supervivencia en la mar», por Francisco de Asís Fernández Riestra, comandante médico de la Armada; «Las aves marinas», por José Curt Martínez, licenciado en Ciencias Biológicas; «Investigación y explotación de hidrocarburos en aguas profundas», por Miguel Ángel Remón Gil, vicepresidente senior de Repsol; «Los barcos de la expansión oceánica española», por José Luis Casado Soto, director del Museo Marítimo del Cantábrico; «Influencia de la mar en la institución aseguradora», por Ernesto Caballero Sánchez, inspector del Cuerpo Superior de Seguros del Estado; «Sistema de información sobre la gestión de recursos del mar», por José Luis Sanz Alonso, oceanógrafo-geólogo del Instituto Español de Oceanografía; «La composición del perfil marítimo de un país», por Jesús Moneo, presidente del Capítulo español del Club de Roma; «La Logística en la Armada», por Nicolás Lapique Dobarro, almirante.

La entrada fue libre y gratuita. A las personas inscritas en la Semana y que asistieron a todas las conferencias se les concedió un diploma de asistencia.

Las conferencias serán objeto de una publicación monográfica que se distribuirá posteriormente a todos los participantes.

Para más información, dirigirse a:

Oficina principal de la Caixa de Pontevedra.
Augusto González Besada, 2.
36002 Pontevedra.
Teléfono: 986 86 39 23.
Fax: 986 86 63 83.

Curso de especialización del CSIC «España y Filipinas». Madrid, España

Organizado por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) y el Colegio

Mayor Universitario Nuestra Señora de África (CMUNSA), y bajo la dirección de María Dolores Elizalde, del 16 de octubre al 15 de diciembre de 2000 se celebró el curso de especialización del CSIC «España y Filipinas» en los locales del CMUNSA.

El objeto del curso era «profundizar en el conocimiento de una larga historia común que durante más de tres siglos ligó a España y a Filipinas, abordando temas muy diferentes, como la historia, la cultura o el marco internacional. Se pretendía con ello paliar el gran desconocimiento que existe hoy en día sobre Filipinas en nuestra historiografía».

El curso estaba dirigido a estudiantes universitarios de tercer ciclo, a licenciados, a profesores de enseñanzas secundarias y a todos aquellos interesados por la especialidad de estudios orientales desde distintas perspectivas.

Las sesiones se desarrollaron según el programa que sigue, los lunes y miércoles, de 19.00 a 20.30 horas:

Lunes, 16 de octubre de 2000:

«Descubrimiento y asentamiento español en Filipinas», por Antonio García Abásolo. Universidad de Córdoba.

Miércoles, 18 de octubre de 2000:

«El modelo colonial en los primeros siglos», por Luis Alonso. Universidad de A Coruña.

Lunes, 23 de octubre de 2000:

«México, Filipinas y el Galeón de Manila», por Pedro Pérez Herrero. Universidad Complutense de Madrid.

Miércoles, 25 de octubre de 2000:

«Sistemas para la explotación de las islas: encomiendas y visitas a la tierra», por Patricio Hidalgo. Universidad Autónoma de Madrid.

Lunes, 30 de octubre de 2000:

«Filipinas en el siglo XVIII: la Real Compañía de Filipinas y otras iniciativas de desarrollo», por M.^a Lourdes Díaz Trechuelo. Universidad de Córdoba.

Lunes, 6 de noviembre de 2000:

«Las transformaciones del siglo XIX: modernización y rentabilidad», por Josep M. Fradera. Universitat Pompeu Fabra.

Miércoles, 8 de noviembre de 2000:

«Filipinas en el marco del Estado español», por Manuel Espadas Burgos. CSIC.

Lunes, 13 de noviembre de 2000:

«Relaciones con los filipinos y articulación de los gobiernos locales», por Luis Ángel Sánchez. Universidad Complutense.

NOTICIAS GENERALES

Miércoles, 15 de noviembre de 2000:

«Las órdenes religiosas en Filipinas», por Isacio Rodríguez. Seminario Mayor Agustiniiano, Valladolid.

Lunes, 20 de noviembre de 2000:

«Instituciones hispano-filipinas: la representación en Cortes», por Julia Celdrán. Universidad de Murcia.

Miércoles, 22 de noviembre de 2000:

«Aspectos de la sociedad colonial», por Leoncio Cabrero. Universidad Complutense de Madrid.

Lunes, 27 de noviembre de 2000:

«Aspectos de la sociedad filipina», por Pilar Romero de Tejada. Museo Nacional de Antropología.

Miércoles, 29 de noviembre de 2000:

«La Masonería en Filipinas (1779-1924)», por Antonio Caulín. UNED, Albacete.

Lunes, 4 de diciembre de 2000:

«Intereses internacionales en Filipinas», por M.^a Dolores Elizalde. CISC.

Lunes, 11 de diciembre de 2000:

«Intereses empresariales españoles en Filipinas», por Martín Rodrigo. Universitat Pompeu Fabra.

Miércoles, 13 de diciembre de 2000:

«Filipinas y España, antes y después del cambio de soberanía», por Josep M. Delgado. Universitat Pompeu Fabra.

Viernes, 15 de diciembre de 2000:

«Las relaciones actuales entre España y Filipinas», por Delfín Colomé, embajador de España en Filipinas.

A los asistentes se les dio un diploma de curso de especialización del CSIC. Además, este curso está reconocido con cuatro créditos por la Dirección General de Ordenación Académica de la Comunidad de Madrid, que también se hizo por medio del certificado correspondiente.

Para más información, dirigirse a:

Colegio Mayor Univesitario Nuestra Señora de África.
Ramiro de Maeztu, s/n. Ciudad Universitaria. 28040 Madrid.
Teléfonos: 91 554 01 04 y 91 554 04 01.
Internet: <http://www.telcom.es/cmunsa>
Correo electrónico: cmunsa@telcom.es

Seminario sobre Alhucemas. Madrid, España

Entre los días 17 de octubre de 2000 y 30 de enero de 2001 se celebrará un ciclo de conferencias sobre el tema «Alhucemas, setenta y cinco años después», en el Colegio Nuestra Señora de África, Madrid, dirigido por Juan Manuel Riesgo y coordinado por Belén Sacristán.

El objeto de este ciclo es estudiar el período que va desde 1902 a 1927, época agitada y de enfrentamiento intenso, y luego su prolongación más sosegada hasta 1956, fecha en que Marruecos alcanza la independencia, con la tranquila perspectiva que dan los setenta y cinco años transcurridos desde aquellos apasionantes tiempos de historia común.

El programa consta de doce conferencias de una hora, una por día, con la temática y la distribución que sigue:

— Martes, 17 de octubre de 2000, a las 19.30 horas.

Inauguración del ciclo: «Razones diplomáticas y de política internacional que explican el origen del Protectorado español de Marruecos», a cargo de don José Urbano Martínez Carreras. Universidad Complutense.

— Martes, 24 de octubre de 2000, a las 19.30 horas.

«Un personaje de leyenda: Ahmed El Raisuni, señor de Yebala», a cargo del coronel don José Ramón Diego Aguirre, autor de *Historia de Marruecos e Historia del Sáhara*.

— Martes, 31 de octubre de 2000, a las 19.30 horas.

«El general Silvestre y el desastre de Annual», a cargo desde don Antonio Carrasco, Asociación Española de Africanistas.

— Martes, 7 de noviembre de 2000, a las 19.30 horas.

«Víctor Ruiz Albéniz, el Tebid Arrumi, médico de minas del Rif y corresponsal de guerra», a cargo de don Antonio Martín. Agencia EFE, consejero de Telemadrid.

— Martes, 14 de noviembre de 2000, a las 19.30 horas.

«Abdel-Krim y la República de Rif», a cargo de doña Rosa de Madariaga. UNESCO.

— Martes, 21 de noviembre de 2000, a las 19.30 horas.

«La reacción española al desastre de Annual y las operaciones de reconquista», a cargo de don Juan Manuel Riesgo, vicepresidente de la Asociación Española de Africanistas e historiador de la Sociedad de Estudios Internacionales.

— Martes, 28 de noviembre de 2000, a las 19.30 horas.

«La guerra de Marruecos, fuente de inspiración de una gran literatura española: Sender, Arturo Barea, Díaz Fernández y Giménez Caballero», a cargo de don Pedro García Bilbao. Universidad Rey Juan Carlos I.

— Martes, 12 de diciembre de 2000, a las 19.30 horas.

«La España sociológica de Alfonso XIII», a cargo de don Octavio Uña. Catedrático de Sociología de la Universidad Rey Juan Carlos.

NOTICIAS GENERALES

— Martes, 19 de diciembre de 2000, a las 19.30 horas.

«El desembarco de Alhucemas, primera gran operación aeroterrestre y naval de la historia», a cargo de don José Sánchez Méndez, general jefe del Servicio Histórico Cultural del E. A.

— Martes, 16 de enero de 2001, a las 19.30 horas.

«La política económica de Alfonso XIII» y «El conflicto de Marruecos», a cargo de don Javier Morillas, de la Universidad San Pablo CEU.

— Martes, 23 de enero de 2001, a las 19.30 horas.

«Manuel Aznar, periodista, corresponsal de guerra y testigo directo de la historia de las relaciones entre el Protectorado marroquí y España», a cargo de don Felipe Sahagún, profesor de Relaciones Internacionales de la Facultad de Ciencias de la Información de la Universidad Complutense y miembro del Consejo Editorial de *El Mundo*.

— Martes, 30 de enero de 2001, a las 19.30 horas.

Clausura del ciclo: «El conflicto del Protectorado de Marruecos y España», a cargo de don Carlos Seco Serrano, de la Real Academia de la Historia.

Para más información, dirigirse a:

Colegio Mayor Universitario Nuestra Señora de África.

Ramiro de Maeztu, s/n. Ciudad Universitaria. 28040 Madrid.

Teléfonos: 91 554 05 76 y 91 554 01 04. Fax: 91 554 04 01.

Correo electrónico: cmunsa@telcom.es

Internet: <http://www.telcom.es/cmunsa>

Jornadas de Historia Militar de la España Medieval. Madrid, España

Los días 23, 24, 30 y 31 de octubre, y 6, 7, 13 y 14 de noviembre de 2000, a las 19.30 horas, se celebró en el Instituto de Historia y Cultura Militar, calle Mártires de Alcalá, 9, un ciclo de conferencias titulado «Conquistar y defender: los recursos militares en la Edad Media Hispánica».

El objeto de las Jornadas era mostrar, de manera clara y sintética, el resultado de los grandes avances que las investigaciones sobre diversas cuestiones que afectan a los ejércitos y a la sociedad de los reinos cristianos de la España medieval ha conseguido en los últimos años.

El ciclo se desarrolló según el siguiente programa:

«La organización militar en Al Andalus», por doña María Jesús Viguera Molins, catedrática. Departamento de Estudios Árabes e Islámicos de la Facultad de Filología. Universidad Complutense de Madrid.

«La organización militar en Castilla y León. Siglos x al XIII», por don Francisco García Fitz, profesor titular. Departamento de Historia de la Universidad de Extremadura.

«La organización militar en Cataluña. Siglos XII al XV», por doña María Teresa Ferrer Mallol, directora de la Institución Milá y Fontanals. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

«Régimen y tenencia de fortalezas en la Corona de Castilla. Siglos XIII al XV», por doña María Concepción Quintanilla Raso (*), profesora titular. Departamento de Historia Medieval de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid.

«Ideología y guerra en los reinos de la España Medieval», por don Emilio Mitre Fernández (**), catedrático. Departamento de Historia Medieval de la Facultad de Geografía e Historia. Universidad Complutense de Madrid.

«Derecho de guerra y paz en la España Medieval», por don Pedro Porras Arboledas, profesor titular. Departamento de Historia del Derecho. Facultad de Derecho de la Universidad Complutense de Madrid.

«La guerra en la España Medieval: fuentes literarias. Literatura militar», por don Ángel Gómez Moreno, profesor titular. Departamento de Filología Española II. Facultad de Filología de la Universidad Complutense de Madrid.

«Los recursos militares de los reinos españoles a fines de la Edad Media», por don Miguel Ángel Ladero Quesada, catedrático. Departamento de Historia Medieval. Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense de Madrid.

Las jornadas fueron organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Militar que dirige el Excmo. Sr. don Juan Antonio Ariza López, con la colaboración del Comité Español de Ciencias Históricas. La coordinación corrió a cargo del Excmo. Sr. don Miguel Ángel Ladero Quesada. Fue nombrado secretario el coronel de ingenieros Carlos Zamorano García.

Para más información, dirigirse a:

Secretaría de las Jornadas sobre Historia Militar de la España Medieval.
Instituto de Historia y Cultura Militar.
Mártires de Alcalá, 9. 28015 Madrid.
Teléfono: 91 547 03 00. Fax: 91 559 43 71.

MUSEOS

«Museos arqueológicos: nuevas propuestas». Alicante, España

Organizado por la Asociación Profesional de Museólogos de España (APME), los días 6 y 7 del pasado mes de noviembre se celebró un curso sobre el tema «Museos arqueológicos: nuevas propuestas», en el Museo Arqueológico de Alicante (MARQ), «cuyo objeto es plantear el debate del proceso y renovación en que están inmersos diversos museos europeos y españoles, los cuales se enfrentan al reto de proponer nuevas aportaciones conceptuales y técnicas, como es el caso del MARQ, y analizar la aportación de la antropología cultural que en la actualidad se está desarrollando en el mundo

(*) Con la colaboración de doña María Concepción Castrillo Llamas.

(**) Con la colaboración de don Martín Alvira Cabrer.

americano y en qué manera está influyendo en los museos arqueológicos para reorientar su discurso expositivo hacia una mayor aproximación a los gustos y a las necesidades del público».

El programa contemplaba once conferencias y cuatro coloquios, dos el lunes día 6 y dos el martes día 7. Entre ellas destacaremos para nuestros lectores la titulada «Hallazgos submarinos y su presentación. El Museo de Arqueología Marítima de Cartagena», desarrollada por el director del Museo Nacional de Arqueología de Cartagena, Iván Negueruela.

A lo largo del curso intervinieron conocidos directores y conservadores de museos nacionales y extranjeros, que representaron a Gran Bretaña, Alemania, Escocia y España, así como directores de las administraciones del Perú y de España.

Actuó como coordinador Juan Zozaya Stabel-Hansen, subdirector del Museo de América, quien también se encargó de exponer las conclusiones.

Para más información, dirigirse a:

Asociación Profesional Museológica de España.

De 16 a 20 horas, los miércoles y jueves.

Teléfonos: 91 530 64 18 - 91 539 59 95.

Fax: 91 467 70 98.

EXPOSICIONES

La isla Española en la cartografía del Nuevo Mundo. Santo Domingo, República Dominicana

Durante el pasado mes de junio del año 2000 se celebró en el Museo de Las Casas Reales de Santo Domingo la exposición «La isla Española en la cartografía del Nuevo Mundo», montada con fondos cartográficos procedentes de FairWinds Antique Maps. La exposición pretendía dar a los visitantes una visión panorámica de la historia de la cartografía de la isla con un conjunto de 50 mapas, empezando por el mapa impreso de la isla más antiguo, un Bordone de 1528, y terminando con un ejemplar de 1871 aparecido en el *Harper's Weekly*, época en la que el Gobierno de los Estados Unidos consideró la posibilidad de anexionarse la isla. También destacaban una xilografía, muy rara, de Ramusio, de 1534, y mapas, cartas y planos de Rusceli, Porchacchi, de Bry, Mercator y muchos más.

Aquellos que deseen conocer la lista completa del contenido de esta exposición pueden ponerse en contacto con Joseph González, FairWinds Antique Maps, 7 East 14th Street, Suite 20-S, Nueva York, N. Y. 10003. Teléfono: (212) 414-1058; fax: (212) 414-0876; correo electrónico: fairwinds@aol.com

Pólvora y estrellas... San Sebastián, España

Organizada por el Museo Naval de San Sebastián, institución dependiente de la Diputación Foral de Guipúzcoa, el día 28 de diciembre de 2000 fue inau-

gurada una exposición titulada «Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración», que permanecerá abierta al público hasta el 9 de marzo de 2001, si se confirman estas fechas.

El fin que se persigue es acercar al público las figuras de los más destacados marinos vascos que participaron en la renovación científica del reformismo ilustrado en España. Aunque centrada en la vida y obra de Cosme Damián Churruca, como exponente de una época que acabó, como él, en los albores del siglo XIX, la exposición hace referencia también a otros marinos comprometidos con el progreso científico, como Antonio de Gaztañeta, José de Mazarredo, José de Iturriaga, Ventura de Barcáiztegui, Bruno de Hezeta, Andrés Oyarvide, Domingo Bonaechea, José de Moraleda, Manuel Agote, Santiago de Zuloaga o José Joaquín Ferrer.

Los visitantes podrán disfrutar de una colección de retratos de estos personajes, una cuidada selección de instrumentos de navegación y observación astronómica, cartografía, libros, manuscritos, objetos relacionados con el combate de Trafalgar, etc., procedentes de los fondos del Museo Naval de Madrid, del Real Jardín Botánico, del Archivo Histórico Nacional, de la Real Academia de la Historia, de la Fundación Sancho el Sabio, de la colección de la familia Areilza y de los fondos del propio Museo Naval de San Sebastián.

Como complemento está previsto editar un libro con el mismo título que la exposición, cuya autora es María Dolores González-Ripol, investigadora del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC). En esta misma sección damos una referencia más amplia de esta publicación.

Para más información, dirigirse a:

Museo Naval-Untzi Museoa.
Paseo del Muelle, 24. 20003 San Sebastián.
Teléfono: 943 43 00 51. Fax: 943 43 11 15.

LIBROS

Como parte de la exposición del Museo Naval de San Sebastián, cuya noticia se da en esta misma sección, está previsto publicar un libro con el mismo título de aquella: *Bajo pólvora y estrellas. Churruca y otros marinos vascos de la Ilustración*. Su autora, María Dolores González-Ripol, es investigadora del Centro de Estudios Históricos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

El libro, de unas 200 páginas e ilustraciones en color, tiene el siguiente sumario que, resumido, ofrecemos a nuestros lectores:

Introducción.

Capítulo I.—Hijos del mar y de las luces.

— Ciencia y política.

NOTICIAS GENERALES

- Avances astronómicos y exigencias cartográficas en el siglo XVIII.
- Cartografía deficiente.
- Hacia la formación científica de los marinos: a por otros «Jorge Juanes».

Capítulo II.—Cosme Damián de Churruca y Elorza, marino vasco e ilustrado.

- Un guardiamarina vasco en Cádiz y Ferrol.
- Práctica científica y cartográfica en el estrecho de Magallanes y el Caribe.
- De las Antillas a Trafalgar: Churruca, militar y héroe.

Capítulo III.—Bajo otros cielos: ciencia, expediciones y expedicionarios vascos en los confines del planeta.

- La Sociedad Vascongada de Amigos del País, un foro ilustrado.
- Enlaces vascos entre América y Europa: la Compañía Guipuzcoana de Caracas.
- Expediciones científicas y expedicionarios vascos en los confines del planeta.

- Iturriaga y los límites del imperio.
- Oyarvide en el Río de la Plata.
- Hezeta y la última costa templada.
- Bonaechea y las islas del Pacífico.
- Agote: un escritor del mar.
- Moraleda, explorador del Pacífico insular.
- Barcáiztegui: el Caribe secreto.
- Mazarredo, el sucesor de Jorge Juan.
- Ferrer y Cafranga, astrónomo cosmopolita y polifacético.

- Expediciones y expedicionarios: una aventura personal y política.

J. A. O.

RECENSIONES

RODRÍGUEZ, Horacio y ARGUINDEGUY, Pablo E.: *El curso rioplatense*.—Publicaciones del Instituto Browniano, Buenos Aires, 1996. 570 páginas.

Aunque hemos conocido este libro con cierto retraso (su edición es de 1996) su contenido es de tan excepcional interés, que no dudamos en reseñarlo con la atención que merece, sin que el paso del tiempo menoscabe en modo alguno su vivencia narrativa.

Sus autores, dos prestigiosos almirantes, bien conocidos en los más importantes foros de la cultura marítima internacional, han conseguido, tras ímprobos esfuerzos de investigación compartida, el hasta ahora más completo tratamiento en síntesis de la actividad corsaria en el Río de la Plata en muy diferentes etapas y circunstancias: la guerra del corso con anterioridad a 1810, es decir, cuando el Río de la Plata era plenamente virreinato español; el curso rioplatense en la guerra de la independencia americana; el corso de las provincias unidas del Río de la Plata durante la guerra con Brasil (1825-1826) y, por último, el corso rioplatense después de 1828. Estas cuatro fases son las líneas argumentales por las que la obra transcurre, pero en ellas se interseccionan también numerosos aportes de historia, derecho, legislación marítima y disposiciones al respecto, formando un acabado cuadro digno de la más espléndida tesis doctoral «cum laude».

Merece la pena detenerse también en la contemplación de lo que sus autores llaman «aparato académico», con una amplísima bibliografía consultada, cuyo índice ya constituye un esfuerzo de concreción, así como el índice onomástico de los buques corsarios rioplatenses, tanto en el período hispanoportugués, como en el de la guerra de la Independencia en sus distintas fases y en la guerra contra el imperio de Brasil. Sorprende la cantidad de buques corsarios inventariados y contabilizados en dichos períodos, y asombra y admira, del mismo modo, el estudio de su estrategia y, aun de la táctica de sus operaciones, que se presentaban como aliadas en el esfuerzo y causa común de la independencia sudamericana.

Libro pues trascendente para el estudio de una actividad marítima tan ligada a los avatares de la guerra, y en el que los almirantes argentinos Rodríguez y Arguindeguy han colocado un listón de méritos verdaderamente insalvable.

JUAN GARCÍA AGUADO, José María de: *José Romero Fernández de Landa: un ingeniero de Marina del siglo XVIII*.—Universidad de A Coruña, 1998. 418 páginas.

Los comienzos del siglo XVIII suponen una completa transformación en las obsoletas estructuras de la Armada. Los impulsos renovadores de la nueva

dinastía borbónica se hacen presentes en la ingente tarea de hombres preclaros como Patiño, Ensenada y el propio biografiado en este libro: el ingeniero de Marina José Romero Fernández de Landa.

Pero este libro va más allá de su título, y junto al seguimiento de su protagonista desde su ingreso en la Academia de Guardias Marinas, y el cimiento de su carrera profesional en la Armada, transcurren sus destinos de «pleno» rendimiento, como su estancia en Guarnizo, las etapas ferrolana y cartagenera; su nombramiento de ingeniero general y la construcción del famoso navío *San Ildefonso*, tenido por uno de los mejores de la época.

Por tanto, buena parte del proceso constructor de los buques de guerra en la política española del siglo XVIII está íntimamente ligado a los diseños y proyectos de construcción de los buques de Romero Landa, y José María de Juan, traza un exhaustivo recorrido tanto de los navíos de tres puentes como de los de 74 y 64 cañones, deteniéndose también en la figura del organizador, en su amplia faceta ordenancista y proyectista.

Pocas investigaciones de primera mano tienen el rigor técnico y el contenido histórico del libro reseñado, cuyos indudables méritos le hacen valedor de sus valores primordiales, así como en su día lo hicieron acreedor a uno de los prestigiosos premios «Virgen del Carmen» de la Armada española.

NAVASCUÉS PALACIOS, Pedro (dir.): *Carolus V Imperator*.— Lunwerg Editores, 2000. 460 páginas. Ilustraciones.

La conmemoración del V Centenario del nacimiento de Carlos I de España y V de Alemania ha promovido importantes actividades culturales, como exposiciones, seminarios, conferencias y ediciones de obras que de algún modo testimonian la trayectoria de este hombre excepcional en su doble faceta de rey de España y emperador de Europa.

Consciente de dicha trascendencia, la editorial Lunwerg, con el lujo estético y el sentido histórico que imprime a sus ediciones, ha realzado al personaje, su vida y su tiempo, en este espléndido libro al cuidado de Pedro Navascués y que, tras un prólogo del ilustre hispanista británico Geoffrey Parker, agrupa diferentes estudios de no menos prestigiosos historiadores, como son Raymond Fagel, Joseph Pérez, Peter Pierson, Richard L. Kagan, Bonner Mitchel, Fernando Chueca Goitia y Patricia Seed. Cada uno de ellos trata un capítulo rico en matices y singularidades del biografiado, cuyos títulos ya evidencian lo logrado de su elección, y así se contempla a *Carlos de Luxemburgo, el futuro emperador, como joven príncipe de Borgoña; Carlos V y los españoles; Carlos V gobernante; Los cronistas del emperador; Carlos V como triunfador; El arte español en la época de Carlos V y La empresa de América desde la conquista de México hasta la pacificación del Perú*. Todo un recorrido vivencial en la perspectiva y realidad de este Carolus V Imperator.

Sería obvio señalar la altísima calidad de las ilustraciones (pinturas, armaduras, pergaminos, cartografía, etc.) que se recogen en el libro y le proporcio-

nan un verdadero realce, en lo que constituye sin lugar a dudas un auténtico goce visual, por lo que, tras su lectura y deleite, bien puede decirse a la vista de tanto prodigio impreso, «A tal señor tal honor».

DELGADO, Luis: *Aventuras y desventuras de un galeote*.— Epígono Ediciones, S. L. Alicante, 2000. 206 páginas.

La tremenda y angustiosa vida de los galeotes ha tenido frecuentes y muy buenos narradores. Baste sólo recordar al eximio Miguel de Cervantes, para quien el tema de la cautividad y del obligado tributo a las galeras del rey «amarrado a un duro banco» fue básico en muchas de sus obras.

A esta abundante nómina de autores se une ahora Luis Delgado que, con una novela dinámica y apasionante, nos presenta de una parte un logradísimo estudio de la vida en las últimas galeras del Mediterráneo, y de otra, las peripecias del protagonista del relato, obligado a sobrevivir en muy penosas circunstancias, tras la injusta condena a que fue sometido.

El profundo conocimiento que de la historia y la tecnología naval tiene Luis Delgado, que une a su condición de marino la de brillante y prolífico escritor, le permite trasladarlo al campo de la narrativa, logrando así un excelente relato cuyo interés prende en el lector desde las primeras páginas, y que alcanza la dimensión y tono de las mejores novelas del género.

Factor coadyuvante del éxito de la novela lo constituye la editorial Epígono, que animosamente lanza su colección de la novela juvenil y de aventuras, cuyo hueco era muy necesario llenar, y en la que estamos seguros seguirán otras obras de notable impacto. De momento ha empuñado el gobernalle con firmeza y pericia nuestro compañero Luis Delgado, en esta nueva muestra de su buen quehacer en el mundo de las buenas letras.

J. C. P.

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. 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.



COMISIÓN ESPAÑOLA DE HISTORIA MARÍTIMA

