

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXIII

2005

Núm. 90

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL



### CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Teodoro de Leste Contreras, contraalmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* José María Madueño Galán.
- 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; Carlos Márquez Montero, capitán de navío, secretario técnico.
- Redacción, Difusión y Distribución:* Isabel Hernández Sanz, Ana Berenguer Berenguer, Paloma Molins Bedriñana.
- Administración:* José I. López Moledo, 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: tercer trimestre de 2005.  
Precio del ejemplar suelto: 3,91 euros.

#### Suscripción anual:

España y Portugal: 15,63 euros.  
Resto del mundo: 24,04 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.  
ISSN: 0212-467-X.  
NIPO: 076-05-028-0 (edición en papel).  
NIPO: 076-05-049-9 (edición en línea).  
*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).

Las opiniones emitidas en esta publicación son de la exclusiva responsabilidad de los autores de las mismas.

## SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i> .....	5
<i>La arquitectura naval en La Habana durante el siglo XVI: aproximación histórica</i> , por Carlos A. Hernández Oliva y E. Hernández Arteaga .....	7
<i>El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVII)</i> , por Manuel Díaz Ordóñez .....	45
<i>El Cuerpo de Maquinistas tras el «Desastre». Antonio Maura, Congreso de los Diputados, 1899</i> , por Antonio de la Vega Blasco .....	61
<i>El otro Trafalgar</i> , por Ramón Codina Bonet .....	87
<i>La historia vivida: El programa heráldico del edificio del antiguo Ministerio de Marina</i> , por Alfonso Ceballos-Escalera y Gila .....	109
<i>Documento: Oficiales generales y particulares embarcados en la escuadra de Gravina durante la batalla naval del 21 de octubre de 1805</i> .....	115
<i>La Historia Marítima en el mundo: La batalla de Trafalgar, síntesis bibliográfica (XVIII)</i> , por José Antonio Ocampo .....	129
<i>Noticias Generales</i> .....	133
<i>Recensiones</i> .....	141

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Carlos Alberto Hernández Oliva**, geólogo, es uno de los fundadores del Gabinete de Arqueología de la Oficina del Historiador de La Habana, de cuyo Departamento de Arqueología ejerció como director. Ha realizado excavaciones en contextos arqueológicos urbanos, precolombinos y sumergidos, además de numerosas investigaciones relacionadas con la arqueología, la historia colonial de Cuba y los temas navales. Ha participado en casi un centenar de congresos y eventos científicos, y publicado artículos en revistas especializadas y divulgativas.

**Manuel Díaz Ordóñez** es licenciado en Historia Moderna por la Universidad de Barcelona. El trabajo que aquí recogemos es fruto de la investigación que está realizando para su tesis doctoral. Ha publicado otros trabajos en la misma línea temática, como *La fabricación de jarcia en España. El Reglamento de Jorge Juan, El Derecho y el mar en la España moderna* (1995) y *La burguesía catalana y el conocimiento de América. El asiento de jarcia*, en John R. Fisher (dir.): *Actas del XI Congreso Internacional de Ahila*, Liverpool, 1998. Además de esta labor como publicista, interviene con asiduidad en congresos y participa en foros virtuales a través de Internet.

**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 de la Armada* y *El resurgir de la Armada: el 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.

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

# NOTA EDITORIAL

Los pasados días 20 al 24 de junio ha tenido lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada el quinto y último ciclo de conferencias sobre la batalla de Trafalgar, con ocasión de su bicentenario. De lo expuesto se han podido extraer algunas conclusiones sobre los hechos históricos producidos durante el transcurso de las distintas acciones:

- Unánimemente se ha considerado que la batalla no debió tener lugar por ningún concepto.
- Se puede considerar a Napoleón principal culpable de la derrota de la escuadra combinada, pero no hay que olvidar a otros personajes responsables por omisión, como Ducrest, Villeneuve, Carlos IV, Godoy y Gravina.
- Victoria inapelable de la escuadra inglesa, con Nelson como principal artífice, ante todo por su planeamiento.

Durante la semana del 21 al 27 de agosto ha tenido lugar en Madrid el XXI Congreso de Historia Militar, bajo el título «El poder naval y terrestre en la época de Trafalgar», dedicado parcialmente al tema de Trafalgar. Todavía no podemos recoger las conclusiones a que han llegado los distintos ponentes.

Dentro de este recordatorio de la histórica batalla publicamos este nuevo número de la REVISTA con los siguientes contenidos: *La arquitectura naval en La Habana durante el siglo XVI: aproximación histórica*, de Carlos A. Hernández Oliva; *El cáñamo y la Corona española en Ultramar: América y Filipinas (siglos XVI-XVII)*, de Manuel Díaz Ordóñez; *El Cuerpo de Maquinistas tras el «Desastre». Antonio Maura, Congreso de los Diputados, 1899*, de Antonio de la Vega Blasco; y, dedicado especialmente a Trafalgar, el artículo de Ramón Codina Bonet *El otro Trafalgar*.

Además, las secciones habituales, de las cuales destacaremos las dedicadas a Trafalgar: la síntesis bibliográfica y el Documento.



# LA ARQUITECTURA NAVAL EN LA HABANA DURANTE EL SIGLO XVI: APROXIMACIÓN HISTÓRICA

C. HERNÁNDEZ OLIVA  
Geólogo  
E. HERNÁNDEZ ARTEAGA  
Investigador Naval

## Introducción

Lo acontecido en La Habana durante el siglo XVI en materia de construcción naval sirvió de base, inequívocamente, para el auge de la gran industria que floreció plenamente en el siglo XVIII, con la fundación y desarrollo del conocido arsenal, en el cual se armaron y botaron algunos de los más importantes veleros de todos los tiempos.

En este caso, proponemos una aproximación histórica al tema de la arquitectura naval en La Habana, sin adentrarnos en el tema tecnológico. La construcción de barcos desborda el aspecto netamente constructivo y se inserta como una de las actividades económicas más importantes de San Cristóbal, empleando a multitud de artesanos y generando una forma de hacer, una tradición que a menudo discurrirá paralela a la de la Península.

San Cristóbal sufrió varios incendios en la citada centuria, con lo cual valiosa e importante documentación fue pasto de las llamas. Magra y exigua fue la cosecha cuando nos propusimos recabar información al respecto. Sin embargo, no han desaparecido por completo las noticias sobre estos incipientes armadores, columna vertebral alrededor de la cual se cimentará la arquitectura naval de los siglos posteriores.

Las actas capitulares del Ayuntamiento se conservan a partir de 1550, y los protocolos están custodiados en el Archivo Nacional de Cuba desde 1578, con lo cual ignoramos si hubo asientos o contratos anteriores a esas fechas. Por otra parte, el acceso a la documentación del Archivo Nacional de Cuba ha sido muy limitado, toda vez que el estado de conservación de los fondos aconsejaba su utilización con muchísimas restricciones.

La documentación contenida en otros fondos (como en España) es muy interesante, pero está directamente relacionada con la actividad en dicho marco geográfico, con lo cual la riqueza que aporta la contextualización se ve afectada en alguna medida.

A despecho de estas limitaciones, debemos tratar de iluminar un fenómeno de extraordinaria riqueza y diversidad, tanto para la propia villa de San Cristóbal como para la historia marítima hispanoamericana. Esta investigación ha de ser considerada un punto de partida o inicio de un estudio que, dada su riqueza, no puede darse por concluido, constituyendo esto un acicate constante para los autores.

Como resultado de un trabajo de búsqueda en documentos primarios, sobre todo protocolos notariales y actas capitulares, tratamos de ubicar social y económicamente a los trabajadores, sus relaciones, posibilidades técnicas, estratificación social, etc., en una ciudad caracterizada por constantes cambios y transformaciones, pletórica de hombres a la búsqueda de fortuna y prosperidad económica.

De igual forma, trabajamos sobre aquellas noticias que estuvieron relacionadas con el oficio de la mar, desde el nombre de un calafate hasta el contrato de compraventa de un bajel en la villa o la construcción de naves de todo tipo y porte.

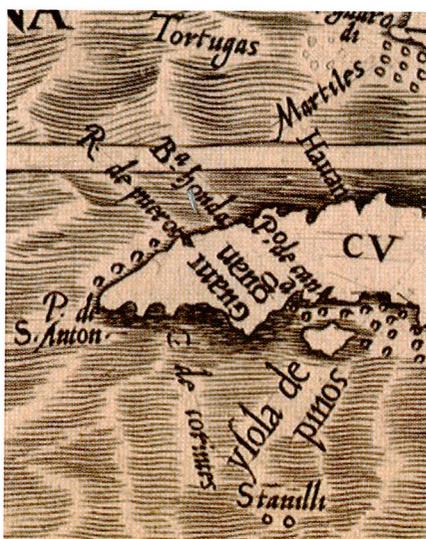
Los anexos gráficos pretenden ilustrar en alguna medida el discurso teórico. En el caso de los bajeles aprovechamos su representación en mapas y cartas náuticas de la época, que deben reflejar, con alguna fidelidad, las diferentes tipologías que rivalizaban en los mares americanos durante la decimosexta centuria.

### San Cristóbal de La Habana en el siglo XVI

La empresa de colonización hispana rápidamente se extendió por todo el caribe insular, llegando el adelantado Diego Velázquez a Cuba alrededor de 1512. Fundó por entonces la villa de Nuestra Señora de la Asunción (Baracoa), y de modo paulatino siguió a su paso por la isla estableciendo otras villas, como Santísima Trinidad, Sancti Spiritus y San Cristóbal de La Habana (1).

Esta última, después de breves establecimientos en tierras del sur y el norte, viene a lograr asiento definitivo en la bahía de Carenas, al oeste de la Isla, en una posición nada favorable si tomamos en consideración las prescripciones urbanas dictadas por las leyes Indianas. (2).

Pese a la escasez de agua, la favorable posición del puerto la geografía del archipiélago y su relación con las nuevas rutas comerciales marcarán la navegación durante siglos y se combi-



*Americae sive quartae orbis partis nova et exactissima descriptio*, 1564. Detalle del mapa de Diego Gutiérrez. (Biblioteca del Congreso de Estados Unidos, División Geográfica y de Mapas, colección Rosenwald, 1303.)

(1) PÉREZ DE ARRATE, M.F.: *Llave del Nuevo Mundo, Antemural de las Indias Orientales. La Habana descrita: noticias de su fundación, aumento y estado*. Comisión Nacional.

(2) ROIG DE LEUCHSENRING, E.: *La Habana: apuntes históricos*, t. I y II. Oficina del Historiador de la Ciudad de La Habana, La Habana, 1966.

narán para que la humilde villa perviva y se desarrolle contra viento y marea. No bastará la perversidad de Ball y Sores para acabar con la tozudez de los primeros colonos. Radicalmente el núcleo urbano inicial irá extendiéndose de forma segura e inevitable.

Aun cuando se conservan documentos sólo a partir de 1550, podemos tener una idea de cómo era la disposición de las casas y las calles, pues no olvidemos que, pese a las alteraciones constantes sufridas por espacio de casi medio milenio, algunos elementos han permanecido intactos sobre todo calles y líneas de fachadas.

Al tener conocimiento de la información documental, nos damos cuenta de la necesidad de tener una imagen general de cómo transcurría la vida en la villa, para comprender posteriormente a los personajes que tuvieron una participación directa en el complejo proceso social que se vivía.

Debemos tomar en consideración que, desde el gobernador Mazariegos hasta la noble familia de los Rojas, todos caminaban por las calles de la incipiente ciudad, rezaban en la parroquia, conocían sus respectivas vidas íntimas, comían, bebían y vivían en las casas principales. Aislarlos de este entorno cotidiano nos conduciría, inequívocamente, a la inestabilidad de un cuerpo referencial donde el hombre, protagonista de la historia, apenas se puede visualizar íntegramente.



Vista parcial de la bahía. En primer plano, la batería de los Doce Apóstoles.

En 1545 llega a La Habana Juan de Ávila, enviado por Sus Majestades, para interceder contra la cruel explotación a que eran sometidos los indios. Ávila reconoce la precaria situación de la fortaleza, que se encontraba por demás desprovista de artillería y municiones.

La Fuerza Vieja, como se conoce a esta desaparecida fortificación, se comenzó a construir bajo los auspicios de Hernando de Soto, antes de partir en 1538 a la conquista de la Florida (3), siendo comisionado Francisco Aceituno.

En 1540 ya estaba concluida, y Aceituno era el máximo responsable de ella. Ávila, conjuntamente con los trabajos que efectuó, ordenó que se construyera una casa para la primera autoridad de la colonia (4).

Arriba Antonio Chávez a la isla en junio de 1546 por Santiago de Cuba, trasladándose de inmediato a La Habana para comenzar la construcción del canal que había de llevar el agua de la chorrera hacia la villa. A mediados de siglo, ya La Habana se presenta con un comercio más articulado: arrojan sus primeros dividendos la agricultura y la ganadería y, sobre todo, llegan y fondean las primeras naves cargadas de mercaderías diversas.

La visión de Gonzalo Pérez de Angulo le permitió, una vez asentado en el poder, visitar la villa, adelantando lo que sería un hecho apenas unos diez años después (1550): establecer su residencia permanente en La Habana, lo que constituye el acontecimiento político más importante que abrió la segunda mitad del siglo XVI (5).

Este año, según el autorizado criterio de Wright (6), La Habana y Santiago de Cuba, los dos principales núcleos urbanos de Cuba, contaban aproximadamente con 70 vecinos estables, con la marcada diferencia, siguiendo a la referida historiadora, en favor de la primera de que la población flotante de San Cristóbal podía multiplicar varias veces esta cifra, toda vez que en su puerto se reunían docenas de embarcaciones que buscaban compañía y refugio frente al asedio de los numerosos enemigos de la Corona.

Con el fin de controlar el pujante comercio, que en la mayoría de los casos burlaba el control de la Real Hacienda, Pérez de Angulo toma una serie de medidas encaminadas a controlar la economía a favor del Rey. Su llegada molestó en gran manera a los colonos, que maniobraron para obstaculizar el manejo de los intereses de la Corona al amparo del citado gobernador. Pérez de Angulo no estaba en condiciones de enfrentarse con los colonos y su huida ante el despiadado ataque de Jacques de Sores a la villa, el 10 de julio de 1555, le costó tener que retirarse del poder.

En el período de 1550 a 1599 el cabildo habanero otorgó centenares de concesiones de tierras o solares situados en lo que se consideraba el perímetro urbano, y aun no siendo relevante el paso de Sores por La Habana, sí dejó un

---

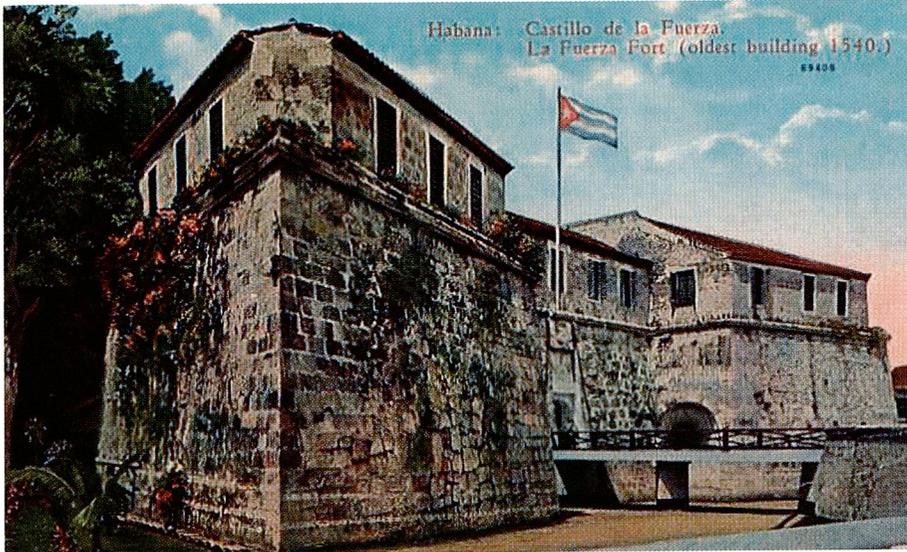
(3) ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio: *op.cit.*, p. 166.

(4) GUERRA Y SÁNCHEZ, Ramiro, y otros: *Historia de la nación cubana*, t. I. Editora Historia de la Nación Cubana, 1952.

(5) WRIGHT, Irene: *Historia documentada de San Cristóbal de la Habana*, siglo XVI, t. I y II. Editorial El Siglo XX, La Habana, 1927.

(6) *Ibidem*.

gran recuerdo de desolación, pues redujo a cenizas las principales casas de la villa, y aunque tuvo una tenaz resistencia al principio, su superioridad y el factor sorpresa le proporcionaron el éxito.



Postal de principio del siglo xx donde se aprecia una vista parcial de la Real Fuerza.

En el año 1577 le corresponderá al nuevo gobernador, Carreño, dar por concluidas las obras de la fortaleza de la Real Fuerza, iniciadas tras el ataque del corsario francés (7).

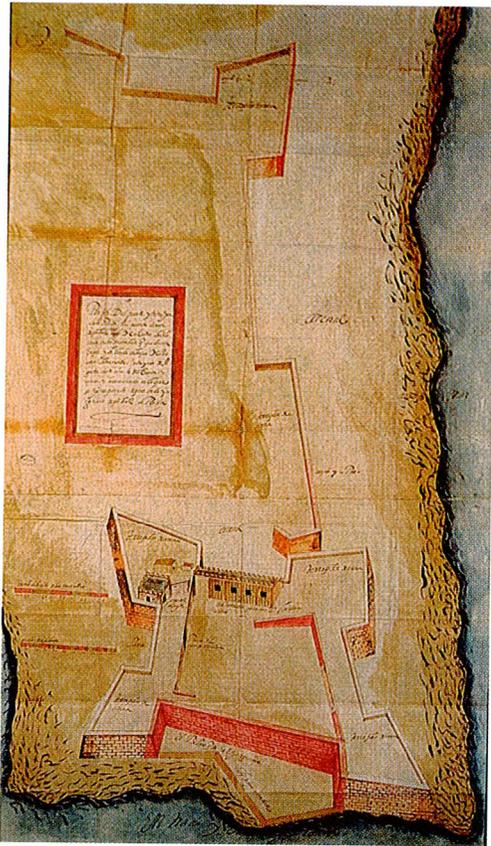
La llegada a La Habana del ingeniero militar Batista Antonelli en la flota de Álvaro de Torres cambiará definitivamente la apariencia de la entonces villa, para convertirla en una de las plazas más inexpugnables de América (8).

En un plano anónimo de 1580 se evidencia el interés por fortificar el recinto urbano respondiendo a una estrategia militar superior a la utilizada en la Real Fuerza, en tanto se comprobaba que los barcos podían acercarse y entrar en la bahía sin encontrar defensa alguna en ningún punto del canal.

De esta forma, pese a que se ponen velas en el Morro, las posibilidades defensivas disminuyen, pues el adversario ganaría un territorio considerable, quedando las casas y otros edificios públicos al alcance de la artillería. Por otro lado, de producirse un desembarco entre la caleta de San Lázaro o Guillén y la ciudad de entonces, los enemigos podían ocultarse en el bosque ubicado entre la Punta y la villa y caer sorpresivamente sobre la población, por lo que el cabildo dispone se limpie esa zona, a fin de lograr mayor visibilidad.

(7) ROMERO, L.: *La Habana arqueológica y otros ensayos*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1995.

(8) WRIGHT, Irene: *op. cit.*



La fortaleza de San Salvador de la Punta, Cristóbal de Roda, 1593. (AGI, Mapas y Planos, Santo Domingo-16.)

Según Wright (9) las labores de fortificación de la boca de la bahía, en el caso del castillo de San Salvador de la Punta, comienzan hacia 1590, para quedar parcialmente dispuestas en 1593, fecha en que la mayoría de la mano de obra es movilizadas en torno al Morro, a fin de adelantar la obra en esa colosal fortificación.

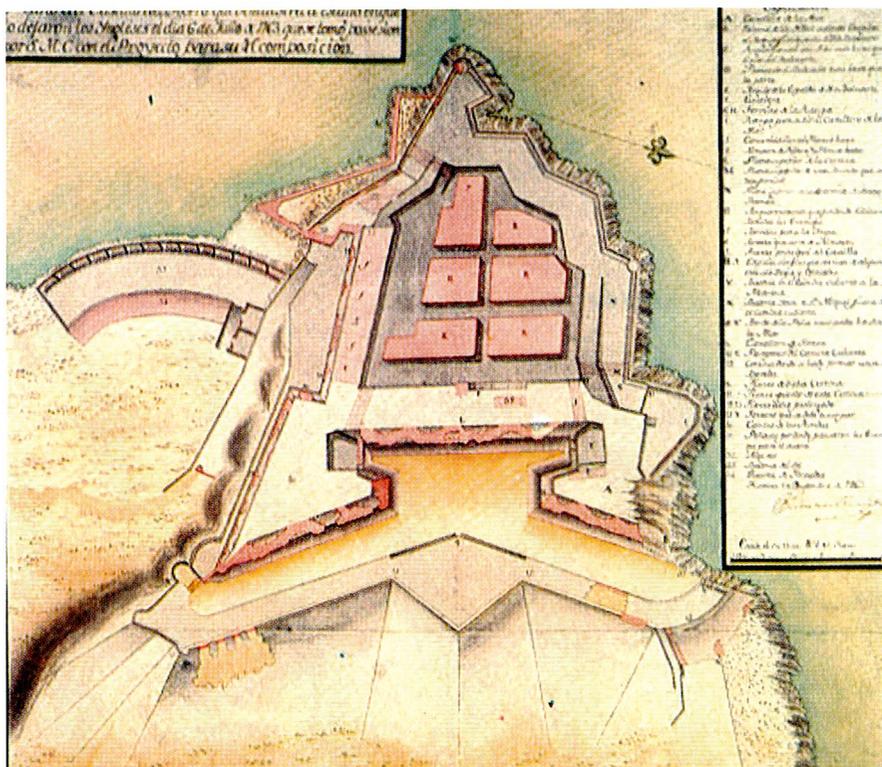
La traza general de la Punta sólo se vio afectada por los embates de un mal tiempo. Al parecer, un ciclón derrumba en 1595 el semibaluarte de San Vicente, sitio éste que es rápidamente reparado por las autoridades españolas y queda como un baluarte algo más separado del efecto mecánico del mar, altamente destructivo.

Las obras en el castillo del Morro se extenderán hasta el primer cuarto del siglo XVII, hasta quedar habilitado en 1630, fecha en la que se logra complementariamente el concepto defensivo de la ya ciudad, de forma tal que contendrá por siglos las ansias de conquista de las naciones más poderosas de la tierra.

Mientras se fortificaba la caja fuerte del imperio español, la evolución urbana no se detendrá. La población y edificaciones se duplicarán en la segunda mitad del XVI, aspecto éste que puede ser comprobado comparando el plano arriba citado con el confeccionado por el ingeniero militar Cristóbal de Roda, ayudante de Texeda y sustituto de Antonelli.

Este plano muestra a una ciudad organizada alrededor de cinco plazas fundamentales poniendo de manifiesto el crecimiento policéntrico de la villa, donde las funciones civiles, económicas y militares se relacionarán diferencialmente en virtud de coyunturas específicas que atravesará la ciudad como parte de su evolución, concentrándose las principales alrededor del núcleo central: la plaza de Armas.

(9) WRIGHT, Irene: *op. cit.*



Plano del Morro. Mariano de la Rocque. (AGI, Mapas y Planos, Santo Domingo-434.)

En el plano de Rodas la urbanización, incluida las murallas, va a quedar perfectamente definida en una traza que perdurará hasta que las necesidades expansivas provocadas por una población siempre creciente promuevan el asentamiento en los barrios extramuros, aunque esto sucederá en una época que se sale de los límites cronológicos de este trabajo.

A pesar de que este tema no haya sido suficientemente tratado hasta ahora, creemos que la actividad marítima debía de estar en gran medida respaldada por un sistema para la protección y reparación de las naves que llegaban a puerto. La villa constituía un lugar con una gran población flotante, ya que por ella transitaban todas aquellas personas de paso hacia el continente.

En el año 1561 se regulariza el sistema de flotas y se designa a La Habana como punto de encuentro de todas las naves que hacen el viaje de regreso a España. Una real cédula, emitida el 20 de julio, dirigida a los oficiales de la Casa de Contratación mandaba pregonar las ordenanzas pertinentes, que prescribían el formar las dos flotas que irían a Indias en enero y agosto de cada año (10).

(10) AGI, Indiferente General, 1966, L.14, ff.40-41.

Lo dicho en el párrafo anterior, más el título de ciudad otorgado en el año 1592 por real decreto del rey Felipe II, cambiará definitivamente la suerte de San Cristóbal, convirtiéndola, desde entonces y para siempre, en llave del Nuevo Mundo.

### **El oficio de constructor naval en La Habana. Aspectos generales**

Quizá la primera noticia relativa a la construcción naval en La Habana (en este caso, más bien reparaciones) la encontramos en el año 1509, cuando el gallego Sebastián de Ocampo hizo un alto en su bojeo a Cuba y carenó sus buques en el puerto, razón por la cual inicialmente se le conoció como Puerto Carenas (11).

Posteriormente, hacia el año 1538, tenemos referencia de la construcción de un buque en La Habana, entendiéndose como tal no la enorme extensión geográfica que por entonces abarcaba su jurisdicción, sino el conjunto urbano ubicado en las márgenes de la bahía. Se trata de un navío nombrado *San Andrés*, que desplazaba 200 toneladas (12). Indiscutiblemente, la posición de La Habana, pivote desde el cual se aprestan muchos de los viajes de descubrimiento y conquista efectuados en el siglo XVI, favoreció de manera terminante el predominio de los oficios vinculados al mar y, por tanto, a la construcción, reparación, venta y alquileres de barcos.

La conquista de la Florida jugó un importante papel. Se emprendieron muchos viajes tomando La Habana como «centro de operaciones», y la actividad generada en tal sentido fue trascendental no sólo para la villa, sino también para muchos oficios. Hernando de Soto, primero, y Pedro Menéndez de Avilés, después, recabaron muchas veces la ayuda de las autoridades habaneras para las necesarias tareas de aprovisionamiento y reparación, acondicionamiento y puesta a punto de sus naves. Justo es decir que esta ayuda no siempre fue bien acogida.

Posteriormente, la ciudad se convierte en el centro de las flotas, aspecto que, como hemos afirmado antes, condicionó su carácter y desarrollo.

Al principio, los carpinteros de ribera, provenientes de España y Portugal, en su inmensa mayoría se asentaron en San Cristóbal, aunque este fenómeno migratorio debió de extenderse a toda América, puesto que casi todas las ciudades-puerto admitían a personas con oficios cualificados.

Así, consta que el 2 de agosto de 1541 Lorenzo Díaz, carpintero de ribera nacido en Portugal y afincado en Sevilla, solicita autorización para embarcarse a Indias, sin dejar definido su destino (13). Si tenemos en cuenta que se están construyendo barcos en Cuba desde comienzos de la decimosexta centuria, esta noticia aporta una certeza documental avalada por la propia realidad.

---

(11) GUERRA Y SÁNCHEZ, R., y otros: *op. cit.*

(12) TORRE, José María de la: *Lo que fuimos y lo que somos o La Habana antigua y moderna*. Imprenta Spencer y Cía., La Habana, 1857.

(13) AGI, Contratación, 5217A, N. 3, R. 3.

En tal sentido, en el año 1589 se promueve un expediente de concesión de licencia por el cual se autoriza a Blanca Hernández, vecina de Triana, que vaya a vivir a Cuba con su marido, Domingo González, de profesión carpintero de ribera, quien ya vivía en la villa de San Cristóbal (14).

Dadas las características de la villa y su creciente importancia en la rutas de las flotas, es perfectamente comprensible que los carpinteros de ribera la señalaran como un excelente y prometedor sitio en vías de expansión y desarrollo, en el cual, sin lugar a dudas, se encontraría trabajo en todas las épocas del año.

Para adentrarnos en esta temática, debemos tocar una serie de temas generales. Armar un buque exigía reunir varias especialidades artesanales que se interrelacionan armónicamente para lograr el resultado apetecido, a saber, la botadura de un barco.

Así, artesanos como aserradores, torneros, carpinteros de ribera y de lo blanco, calafates, etc., encontrarán trabajo cuando de armar un bajel se trate, todos ellos herederos de una tradición oral y cultural que pondrán en práctica y que los cualificará y tipificará culturalmente.

También resultó propicio para el desarrollo de la industria naval habanera su riqueza en materias primas, especialmente la madera, de gran riqueza y profusión en los bosques del siglo XVI, de los cuales apenas han sobrevivido escasas especies. Por ello comenzaremos el análisis por lo concerniente a las materias primas necesarias en relación con los navieros artesanos.

## El oficio

Hemos localizado un informe que recoge la entrega de un ajuar instrumental para una actividad similar a la que tratamos: el oficio de carpintero de lo blanco, que por lo visto debió de tener mucho en común con los carpinteros de ribera. Con fecha 10 de octubre de 1579 se firma el (15).

«Contrato de aprendizaje concertado entre Nicolás de la Calle (menor de veynete y cinco años, güerfano (*sic*), con licencia y acuerdo en presencia del ilustre señor Diego de Soto, alcalde ordinario de la Habana (...) por el cual Nicolás de la Calle entra a [deprender] el dicho oficio con Miguel Pérez y a servirle durante cuatro años, y éste se obliga a tratarlo bien y a pagarle doce ducados al año para vestir y calzar, y a la terminación del contrato, le dará herramienta de costumbre (...) La herramienta [que es uso y costumbre] es la siguiente: (Vna juntera y vn sepillo y una sierra y una barrena y un martillo y una suela y una hacha y una media moldura).»

---

(14) AGI, Indiferente, 2064, N. 169.

(15) ROJAS, María Teresa: *Índices y extractos del Archivo de Protocolos de la Habana*, t. I. Uvar García y Cía., La Habana, 1957, p. 222.



Modelo de casco de galeón o nao española, siglo XVI. (Museo Naval de Madrid.)

El aprendizaje fue el mecanismo que hizo perdurar los oficios. Los aprendices debían emplear entre tres y cuatro años para asimilar las principales reglas de la profesión, lo cual evidencia la complejidad técnica que requerían los oficios artesanales en La Habana. En otro contrato similar, pero en este caso relativo al oficio de herrero, se aprecia que el tiempo es casi equivalente con el resto.

El 13 de mayo de 1579 se firma un contrato de aprendizaje en virtud del cual Nicolás Costa, vecino de La Habana, se hace cargo de un aprendiz llamado Rafael y se compromete a tenerlo bajo su patrocinio durante cuatro años, tiempo suficiente para que aprenda su oficio (16).

Los primeros maestros carpinteros que trabajaron en esta villa de San Cristóbal de la Habana procedían de España y Portugal y, tal y como hemos afirmado antes, llegaron para probar fortuna más allá de las fronteras peninsulares. La inagotable foresta, rebotante de maderas tan duraderas como las europeas y en algunos casos mucho más fuertes y dúctiles, como el ácana y la quiebrahacha, hicieron que, conjuntamente con los primeros asentamientos, se habilitara el puerto para carenar las embarcaciones de paso hacia el continente o de regreso a España.

Varios contratos contienen información sobre diversas materias, desde la construcción hasta el aprendizaje. El 20 de mayo de 1579, Francisco de Santamaría, vecino de La Habana y maestro carpintero acuerda lo siguiente con Jerónimo Serrano (17):

---

(16) *Ibidem*, p. 120.

(17) *Ibidem*, p. 114.

«... por el cual el primero admite al segundo en su casa por espacio de dos años, obligándose a enseñarle su oficio (en todo aquello que por su buen entendimiento el quisiere deprender, y de lo tener en su compañía mostrándole el dicho oficio y alimentándole como amo de aprendiz); a curarlo a su costa, si enfermase, (sirbiendo [*sic*] adelante las fallas), y a darle al cabo de los dos años (un vestido de paño de la tierra)...»

El 23 de agosto de 1579 se concierta un contrato entre Gregorio López y María de Quesada, su mujer, con Francisco Gutiérrez Navarrete, maestro carpintero de Bayamo (18):

«... por el cual los primeros entregan a este un hijo llamado Felipe de Quesada, de edad de doce años poco más o menos, que está presente para que le enseñe su oficio de carpintero de ribera, por tiempo de seis años. Francisco Gutierrez se obliga a enseñarle para que (pueda hacer y administrar el dicho oficio como maestro), y a vestirlo y alimentarlo y a no despedirlo so pena de pagarle cien ducados para alimentos. Cumplidos los seis años, le dará un vestido de paño de nueva España y las herramientas (cencillas necesarias para el dicho oficio)...»

Resalta en el documento anteriormente citado que se decida colocar a un joven de doce años de edad ante un maestro del oficio, para que éste vierta sobre él todos sus conocimientos y sabiduría. Como sabemos hoy día, un joven de esa edad apenas rebasa el nivel primario, necesitando de un período de ocho años o más para alcanzar un título o cualquier otra formación profesional, sin olvidarnos de la importancia y futuro que debía de tener este oficio en la isla, ya que esta familia fue capaz de poner en juego el porvenir de su hijo. Con todo, al final, el joven saldría capacitado como maestre, que era una categoría superior a la de carpintero simple.

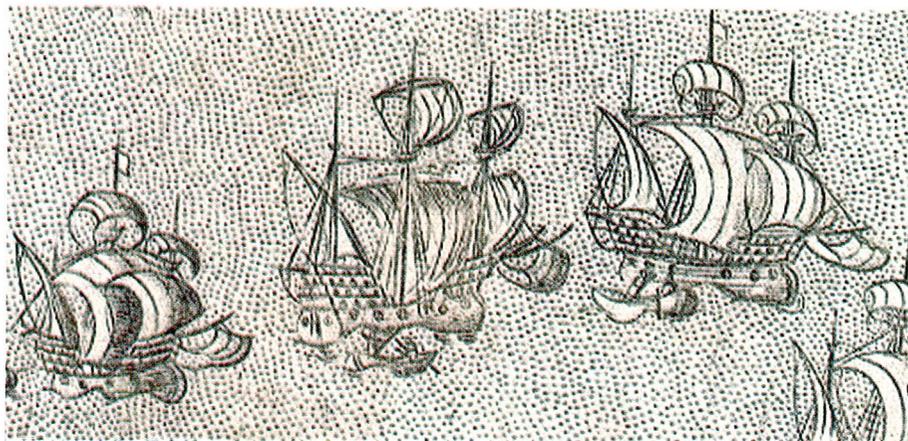
Por otra parte, cabría preguntarse ¿qué elementos materiales (aparte de los documentos) han logrado burlar la acción destructiva del tiempo y llegar a nuestros días para testimoniar esta actividad? No conocemos del hallazgo de pecios datados en el siglo XVI y de inequívoca factura habanera, lo cual es comprensible y sería muy difícil de certificar, pese a que más de uno debe permanecer en nuestras costas por debajo de la cota cero.

Como testimonio inequívoco de esta febril actividad constructiva, un equipo de trabajo del Gabinete de Arqueología ha encontrado una de las gradas de mayor antigüedad en Cuba, que debió de ser, tipológicamente hablando, similar a alguna de las utilizadas en el siglo XVI.

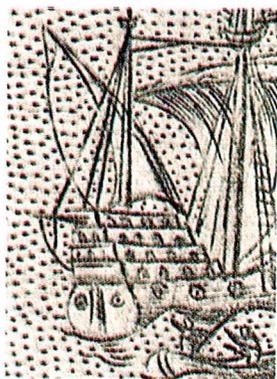
El entorno del sitio arqueológico apuntaba a una cronología anterior a 1628, fecha en la que se produjo el rellenado del lugar a fin de habilitarlo como espacio doméstico. El inmueble en cuestión era propiedad de don Pablo

---

(18) *Ibidem*, pp. 204-205.



Detalle de los buques que aparecen en la carta *Nova et castigatior comitatus Hollandiae descriptio*. NMM, GGCC, código 218:4



Detalle del espejo de popa.

Pedroso y está ubicado en Baratillo, 101, esquina a Obrapía, Habana Vieja, al respecto tenemos (19):

«Inicialmente, los raros muros encontrados en la roca del subsuelo en uno de los locales del inmueble nada concreto decían de su origen y uso, pero cuando se terminó de excavar todos sus restos, recordamos su parecido con un sitio que conocíamos desde años antes en una de las márgenes de la desembocadura del río de Jaruco».

Tras una clara identificación del sitio, se llegó a la conclusión de que se trataba de una de las primeras gradas que tuvieron su origen en las márgenes de nuestro puerto; de dimensiones medianas, muy empleada quizá para el arreglo y construcción de pequeñas embarcaciones, aunque una rigurosa excavación en el área hubiera permitido conocer con precisión sus magnitudes reales.

---

(19) ARRAZCAETA, Roger, y otros: *Arqueología en una grada de construcción naval en Boca de Jaruco* (inédito). Gabinete de Arqueología, Oficina del Historiador, 1996.

A raíz de este descubrimiento se reabrió la discusión acerca de la posibilidad de que la grada de Boca de Jaruco pudiera estar relacionada con la construcción de uno de los buques de Hernán Cortés, pero no se ha conseguido pasar del nivel de hipótesis.

Lo cierto es que, durante el primer cuarto del siglo xvii, uno de los más importantes armadores, Ferrara, poseía tierras en Jaruco, de donde se extraía la madera para construir bajeles allí y en la ciudad; pero esto forma parte de una investigación todavía en curso (20).

Con todo, no sólo es destacable la actividad constructiva. Alrededor de los barcos se tejía toda una urdimbre de relaciones socioeconómicas. Así, encontramos contratos de compraventa, parciales o totales, de buques, arrendamientos, etc.

En sentido general, las actividades más recurrentes eran la reparación, la compraventa, la construcción y el alquiler.

La situación de los fondos documentales y su manejo en Cuba, hasta el momento, no ha permitido encontrar un asiento o contrato de construcción a través del cual conocer las soluciones técnicas asumidas por los armadores habaneros durante el siglo xvi. Las referencias en este sentido son fraccionarias e incompletas, y queda por aparecer un «tratado» o asiento que detalle las particularidades de la arquitectura naval. Existente o no, lo cierto es que se armaban bajeles de diverso porte y categoría.

Con fecha 26 de agosto de 1579 consta la construcción de una embarcación en la rada habanera. Se trata de una fragata encargada al carpintero Juan Fernández por el regidor Bartolomé de Morales, de la cual sabemos que tenía (21)

«... quince goas de quilla deporte de mill y cien cueros arriba. Que abra de plan y de boca mas que lo que abre otra fregata del dicho Bartolomé de Morales, que trae Villalpando, su arráez, y á de demandar menos agua y á de entrar y salir con sus delgados de pro (*sic*) y popa; á de ser de popa redonda, á de tener su toldilla, que pueda una persona sentada debaxo Della, á de dar bonba, mastiles, rremos y vergas y fogón y mesas y guarnición necesarias, y el puntal que á de tener á de ser de parecer del dicho Bartolomé de Morales y Ambrosio Hernández; el mareaje que de a la rodilla y á de calar los baraganetes sobre (...); y á de dar la dicha fregata de la fecha de esta carta en dos meses y, si al dicho plazo no la diere acabada, que se puedan meter oficiales que a su costa la caben».

Este contrato nos permite afirmar que el carpintero atendía directamente la solicitud del cliente, al cual le importaba sobre todas las cosas que su barco tuviera una determinada capacidad de carga con la cual solventar sus necesidades comerciales. De igual forma, y tomando en cuenta que el comercio de

---

(20) *Idem*: comunicación personal.

(21) ROJAS, María Teresa: *op. cit.*, t. I, pp. 206-207.

contrabando era la tónica general, las naves debían tener un calado moderado que les permitiera penetrar por los ríos y acercarse lo más posible a la costa para efectuar sus alijos. Igualmente, debían tener cierta capacidad defensiva.

Por otra parte, el compromiso sobre la fecha resulta asombroso, toda vez que la botadura de un bajel era el último eslabón de una cadena de actividades muy diversas, partiendo de la selección y tala de los árboles, traslado, tratamiento (debía de ser mínimo), puesta a punto y botadura, lo cual testimonia la ejecución de una gestión inmejorable.

Esta situación debió de repetirse en toda América, y los barcos se armaban, en algunos casos, bajo el dictado de situaciones puntuales y concretas. Saliéndonos de nuestro contexto geográfico, vemos cómo estando de campaña en Filipinas por el año de 1527, el general Zarquizano construye un navío (22):

«... para esto señaló a su sobrino Martín García Zarquizano, que escogió la gente y llevó un pasamuro y una bombardarda gruesa (...) envióle a rogar le enviase carpinteros, madera y tablazón, porque determinaba hacer un galeón, porque el que tenía estaba muy maltratado y hacía mucho agua (...) El Rey, que se llamaba Sultan Adulrranjami, envió los carpinteros y todo lo demás que el general Zarquizano había enviado pedir, con que se puso en astillero en Tidore un navío de mediano porte, a quien daba el gálibo un marinero levantisco que entendía algo de fábrica de naos...».

Es imposible determinar el grado de conocimiento de aquel marinero sobre la fabricación de un barco, luego de haber visto que para aprender el oficio hacían falta varios años, pero lo cierto es que en toda América se podían dar situaciones similares: armar bajo el imperativo de un proyecto concreto, sin mayores requerimientos de orden burocrático, si bien es cierto que esta actividad se va «normalizando» a medida que avanza el siglo.

Los encargos no sólo venían de los particulares. Las condiciones específicas vinculadas a la seguridad de los galeones que hacían la Carrera de Indias obligó a la metrópoli a tomar medidas para evitarlo en alguna medida. Así (23):

«en torno a 1575 se instalaron permanentemente galeras para el control, limpieza y seguridad del “Mediterráneo español” de América, es decir, el Caribe, con lo que se consolidó y desarrollo la función de la escuadra de fragatas construidas en La Habana por Pero Menéndez...».

Hemos buscado con verdadero afán documentos originales que abundaran sobre la construcción de estos bajeles que arma Pedro Menéndez, sin éxito de momento, pues a nuestro juicio es este el primer hito trascendental de la cons-

---

(22) AGANDURU MORIZ, fray Rodrigo de: *Historia general de las islas occidentales a la Asia adyacentes llamadas Philipinas*. Tomo LXXVIII de *Colección de documentos inéditos para la historia de España*. Imprenta de Miguel Ginesta, Madrid, 1882, p. 167.

(23) CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Editorial San Martín-Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1988, pp. 34.

trucción naval habanera, no sólo por el momento histórico concreto, sino por la cantidad de barcos que se botaron y en un tiempo relativamente corto. Debió de desplegarse una gran actividad bajo el amparo del adelantado de la Florida, y esta base sirvió como pauta, en alguna medida, para que se armaran otros barcos en España.

¿Cuáles eran las normas para construir un barco en La Habana del siglo XVI? No creemos que existieran especificaciones y diferencias dictadas por la probada eficacia de un método concreto; más bien se trataría de la suma de experiencias. Para el último cuarto del siglo, ya se intentaba establecer regularizaciones en la construcción de los barcos que sirvieran bajo pabellón español. Felipe II tomó cartas en el asunto y en los primeros meses del año 1581 comisionó a Cristóbal de Barros para que promocionara la construcción de bajeles en el norte de España, concretamente en los puertos de Guipúzcoa, Cantabria, Vizcaya y Galicia, principalmente (24).

Sintetizando el proceso, esto provocó dos importantes juntas: las de Sevilla y Santander, donde se recogió lo más avanzado del pensamiento constructivo en materia de arquitectura naval. Para entonces ya se botaban barcos en La Habana, y el oficio de carpintero de ribera constituía uno de los más cualificados de la época.

¿Y cómo influyeron las citadas juntas en los armadores habaneros? De momento nos ha resultado imposible saberlo, por carecer de documentación en ese sentido. No contamos con un Cristóbal de Barros habanero, hasta donde sabemos, con lo cual nos quedamos con la expectativa de saber con certeza si sus utilísimos apuntes y reflexiones marcaron la pauta en los predios cubanos.

A nuestro juicio estaban dictadas por las necesidades del contratante y sus posibilidades financieras o, lo que es lo mismo, los barcos se hacían a la carta, y no conocemos ordenanzas u otro tipo de reglamentación que obligara a los armadores a cumplir con medidas o requisitos preestablecidos.

Sabemos que la distancia entre lo que se mandaba desde la Corte y lo que se hacía en América era, a veces, abismal. Intentando eludir la formulación de una tesis, y asumiendo como cierto que Pedro Menéndez construyera fragatas en La Habana y que posteriormente dictara las especificaciones para que se construyeran similares en el Cantábrico, es lícito suponer que, en alguna medida, la experiencia se transmitió desde los predios habaneros hasta las costas cántabras, como parte de un proceso de retroalimentación que acaso llegará a su punto cumbre con la aparición de las Ordenanzas de 1613 (25) y sus modificaciones en el siglo XVII, como el asiento pactado con Alonso Ferrara de 1617 (26).

---

(24) *Idem: op. cit.*, colección Barutell, núm. 649, ff. 337-338.

(25) AGI, Indiferente General, 2595. Ordenanza de 6 de julio de 1613.

(26) AGI, Contratación, 4895.

### Situación económicosocial de los constructores navales

Los productos de primera necesidad, y en sentido general todas las mercaderías, no tenían precio fijo: fluctuaban dependiendo de la oferta y demanda, sujetas éstas a las importaciones, saturación del mercado y producciones internas.

El contrabando, abundante en todas las épocas, también influirá en estos aspectos. Lo cierto es que, al parecer, La Habana era una de las ciudades más caras de Latinoamérica. Esto nos induce a ser cautos con las afirmaciones rotundas. Un ejemplo de lo anteriormente expuesto lo podemos ver en la siguiente tabla, con los precios del pescado en algunos años (27):

Producto	Precio
1575 Pescado (sardina y pescado menudo)	8,5 Mvs. libra
1577 Pescado grande (con chinchorro o nasa)	12,75 Mvs. libra
1577 Pescado grande (con cordel)	17 Mvs libra
1577 Frito	34 Mvs libra
1575 Tortuga (carne, pulpa y tripas)	5,7 Mvs. libra
1577 Tortuga (carne, pulpa y tripas)	4,25 Mvs. libra

Veamos la contrapartida, una deducción, lo más objetiva posible, del salario cobrado por un carpintero de ribera, sin pretender con ello establecer regularidades desafortunadas, sino más bien tratando de lograr un acercamiento: en la carta de pago otorgada por Antonio de Sevilla, carpintero, y Francisco Martín, calafate, a favor del capitán Rodrigo del Junco el 13 de febrero de 1587, encontramos los siguientes precios (28):

Relación de las partidas:

2 Primeramente, por cuatro jornales de carpintería a diez y seys reales cada jornal, sesenta y cuatro reales ..... 64 reales

Yten, por tres tablas que vendio para aderecar la dicha fragata, quarenta y dos reales a catorze cada una ..... 42 reales

Yten, ciento y cincuenta clauos a honze reales cada ciento, que se gastaron en la dicha fragata ..... 17 reales

(27) ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio: *Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana trasuntadas*. Imprenta Molina y Cía., La Habana, 1937, t. I; Municipio de La Habana, 1939 y 1946, t. II y III

(28) ROJAS, María Teresa: *op. cit.*, t. III. La Habana, 1957, p. 266.

Yten, de dos arrobas de brea que se gastaron en la dicha fragata y de las quies (*sic*) de la caldera, dos ducados y medio ..... 28 rreales

Yten, de una barrena que vendí para la dicha fragata, que vendió para la dicha fragata (*sic*), quatro rreales ..... 4 rreales

Yten, seis libras de sebo para la dicha fragata y seis libras de candelas, doze rreales ..... 12 rreales

Yten, de vn pedaco de quero de bonba, cinco rreales ..... 5 rreales

Un día de trabajo a 16 reales (equivale a 544 maravedíes), con lo cual un simple vistazo a la tabla anterior nos permite ver la relación adquisitiva con un producto específico: el pescado. Aunque reconozco que la siguiente comparación puede ser superficial, en el año 1584, Pedro Aguirre, director de las obras de la presa de Almansa, en Albacete, devengaba 12 reales diarios (29).

En otro sentido, 25 ducados recibe Alonso Gil en contrato de trabajo redactado el 9 de marzo de 1587, por el jornal de un mes y cien curvas que sirvieran para armar una nao de 400 toneladas (30).

En el ámbito de la compra y venta, tenemos algunos ejemplos de los precios que se manejaban en La Habana en el último cuarto del siglo XVI y que exponemos a continuación: (31) (ver anexos):

Lancha: 155 ducados

Navío: 800 ducados

Carabela: 250 ducados.

Fragata: Oscila entre 300 y 700 ducados, asumimos que en dependencia de su desplazamiento.

Es preciso aceptar que estas cuantías estaban en función de otros aspectos, como el porte de la nave o situación económica, política y social concreta en el momento del contrato, con lo cual las deducciones arriba esbozadas han de tomarse como meramente orientativas.

Con todo, no es arriesgado enunciar la hipótesis de que los obreros que se dedicaban a la construcción de bajeles tenían, analizando el conjunto de elementos que obran en nuestro poder, un nivel de vida elevado entre el artesano habanero.

La navegación constituyó unos de los motores del desarrollo y prosperidad de La Habana, siendo durante siglos su principal renglón económico. Por San Cristóbal pasaban el 90 por 100 de las importaciones y exportaciones hasta bien entrado el siglo XX, lo que nos da una idea del fenómeno aquí tratado.

---

(29) GONZÁLEZ TASCÓN, Ignacio, y otros: *Felipe II. Los ingenios y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*. Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, Madrid, 1998, p. 400.

(30) ROJAS, María Teresa: *op. cit.*, t. III, p. 290.

(31) ANC, Protocolos de Regueira.

No se trataba de una burguesía acomodada ni de una nobleza que vivía de títulos nobiliarios o fortunas heredadas: eran hombres que se ganaban la vida con el sudor de su frente, pero que ocupaban un lugar importante en la estratificación social de la época.

Los documentos sobre contrato de aprendizaje nos permiten comprender la amplitud de conocimientos que debían dotar a un armador asimilados entre dos y seis años de adiestramiento, siendo este último más largo si se pretendía posteriormente ejercer como maestro.

### La metrología

Sólo para hacer dos apuntes nos detendremos en tan complejo tema.

Es curioso que en el caso de la capacidad de los barcos se utilice el cuero como unidad de medida, de lo que deduce Romero que el comercio con este producto constituía una de las actividades económicas de más alto rendimiento en la villa (32). Igualmente se empleaban los toneles y toneladas.

En unidades lineales, aparte de los codos, se introduce la «goa», síntoma inequívoco del hacer de carpinteros portugueses, o al menos de tradición portuguesa, en la villa. La palabra viene de la voz francesa *goue*, una medida usada en Francia para la construcción de barcos. Equivale a tres palmos de goa y, en el sistema métrico decimal, a 0,75 centímetros.

### La madera

Resultan bien conocidas por todos las ingentes reservas de recursos maderables de la isla a la llegada de los españoles, hasta el punto de adjudicársele al propio almirante Colón palabras de asombro y elogio al respecto. Sin embargo, apenas asentados, los colonos comenzaron a talar esos árboles como resultado directo de los asentamientos europeos. Al respecto expresa Le Riverend (33): «Desde los primeros tiempos la campiña habanera proveyó de madera a los colonizadores. La construcción de casas, aun cuando fueran simples bohíos, la fabricación de bateas y otros útiles, la reparación y construcción de navíos (...) fueron actividades constantes».

Como no eran Cuba y La Habana específicamente sitios caracterizados por atesorar las riquezas inmediatas buscadas por los colonizadores, era necesario proteger aquellas que, a más largo plazo, podían arrojar ganancias económicas, entre las cuales se encontraba la madera.

---

(32) ROMERO, L.: *op. cit.*, p. 69.

(33) LE RIVEREND BRUSONE, Julio: *La Habana, biografía de una provincia*. Imprenta El Siglo XX, La Habana, 1960, pp. 49-50.



En este grabado de Thoédore de Bry se observa con excelente nivel de detalle la popa (con el timón) y la banda de babor del barco.

En uno de los documentos capitulares más antiguos que se conservan, fechado el 12 de septiembre de 1550, las máximas autoridades habaneras deciden

«que porque la iglesia de esta villa se quiere hacer e algunos negros de esta villa cortan cedros e caobas para hacer bateas e lebrillos e otras obras de poca calidad e destruyen los dichos arboles por manera que para los dichos edifi-

cios e casas hacen falta, por tanto mandaron (...) gone que ningún negro sea osado de cortar ningún cedro ni caoba para la dicha grangería so pena de diez días de prición en el cepo de la cárcel pública desta villa, e de trescientos azotes...»

Para esta fecha es lógico suponer que la preocupación del cabildo era proteger la flora evitando su empleo directo en la construcción de edificios, máxime cuando la villa había sufrido devastaciones en los años 1537, 1538 y 1555, y crisis en el aspecto demográfico.

En otro sentido, las disposiciones dictadas por la Casa de Contratación no se habían hecho aún totalmente efectivas y el puerto distaba de ser el emporio en el cual se convertiría a partir de la segunda mitad de la centuria. Solamente se explica que los habitantes de San Cristóbal hayan resistido las tentaciones de abandonar en masa la villa ante la seducción de las fabulosas riquezas extraídas de Tierra Firme, previendo que en el futuro la situación económica cambiaría.

A riesgo de cargar un poco el trabajo con citas, creemos oportuno continuar con el análisis de la documentación capitular (34), la cual reflejará claramente lo que acontecía.

El domingo 17 de enero de 1552, apenas dos años después de lo relatado en la reunión citada con anterioridad, se dispone (35)

«que por cuanto los maestros de los navíos y otras personas forasteras que vienen a este puerto tienen por trato e grangería cortar mucha madera en los montes desta villa e la llevan a Castilla para la vender o de ella hacer sus casas y edificios de lo cual se reciese notable dano e perjuicio a este pueblo e a los moradores de él (...) por tanto acordaron y mandaron que de aquí en adelante ningún maestre ni piloto ni hombre de mar ni persona forastera, puedan cortar ni corten en los montes ni término desta villa ninguna madera sino fuere la que fuere necesaria para reparo e adobo delos navíos si lo hubieren menester».

La preocupación capitular enfatiza las exportaciones, pues ya las maderas cubanas gozaban de fama y demanda en la metrópoli. Sin embargo, era necesario proteger la materia prima, reservarla para su empleo por los propios armadores habaneros. Esto nos hace pensar que la actividad naval predominante hasta ese momento era la relacionada con las reparaciones de los barcos que buscaban refugio en la rada habanera, siendo muy difícil que escapara alguno de tal necesidad. Como resulta también evidente, los aserradores que trabajaban en la villa quedan excluidos de la prohibición.

Sin embargo, el control sobre las talas tardará en ser efectivo, pese a que el cabildo del 16 de agosto de 1577 dispuso que no se talaran árboles a menos de una milla del perímetro urbano de entonces. Aún en 1578, diez meses después

---

(34) ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio: *Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana trasuntadas*. Imprenta Molina y Cía., La Habana, 1937, p. 7.

(35) *Ibidem*.

de la anterior reunión, resulta necesario eximir de responsabilidad a las autoridades encargadas de velar por lo dispuesto y nombrar al regidor Manuel Díaz y al propio alcalde, Alonso Velázquez, encargados de hacer valer lo dispuesto por las máximas autoridades.

Para dejar suficientemente esclarecido este asunto nos remitimos al autorizado criterio de Wright (36):

«Hay pruebas abundantes de que hermosos árboles de cedro y caoba rodeaban La Habana en los primeros años, por muy increíble que parezca en el día de hoy; pero cuando el rey ordenó que se enviaran para adorno de El Escorial “incorruptibles y muy buenas maderas” de cedro, caoba, ácana, guayacán y quiebrahacha, tuvieron que traerlos sus esclavos desde lejos (...). Alrededor de esta villa están ya los montes talados».

En otro orden, pero igualmente relacionado con la materia prima por excelencia de la construcción naval, nos referiremos brevemente a las exigencias técnicas del corte.

Si aceptamos que los armadores habaneros recogen en su acervo la tradición milenaria legada por los marinos y artesanos españoles, es lícito suponer la posibilidad de transmisión de consideraciones y requerimientos tecnológicos en virtud de lograr el máximo de rendimiento de los árboles.

En la obra atribuida a Juanelo Turriano, conservada en un manuscrito del siglo XVII, titulada *Los veintiún libros de los ingenios y de las máquinas...*, se recoge y compila la sabiduría de los aserradores, recomendándose que «siempre se deben cortar los árboles en la luna de enero, porque entonces es el menguante de la luna más enjuto que en ningún otro mes de todo el año (...) y los árboles que no dejan la hoja en el mes de Enero se deven cortar en ese creciente desse mes.

«... mas dicen que si se cortan a la redonda o yrlos picando en aquella sazón y que estos tales maderos serán muy más durables aunque no se corten del todo ni menos se hechen (*sic*) en tierra para que se sequen...»

«... agora sean las maderas [se refiere aquí a los arboles ya cortados y puestos a curar] dentro del agua o de la tierra o dentro del lodo o ombonngadas o emplastadas o enbetunada (*sic*) por encima o conservadas en los bosques o en las selvas todos los que entiendan de esta materia conforman en uno que no se debe tocar para aberlas de labrar que a lo menos no passen tres meses» (37).

La exigencia de los aserradores y armadores no terminaba aquí. La experiencia profesional también regulaba las especies a utilizar según su estructu-

---

(36) WRIGHT, Irene: *Historia documentada de San Cristóbal de la Habana*, siglo XVI, t. I y II. Editorial El Siglo XX, La Habana, 1927, pp. 72-73.

(37) CÁDIZ, Juan Carlos, y DUQUE DE ESTRADA, Fernando: *La construcción naval: las embarcaciones en puertos y fortificaciones en América y Filipinas*. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanas, España, 1985, p. 93.

ra. Así, las maderas se seleccionaban en virtud del lugar que ocupaban en el buque y, por tanto, de su función, todo relacionado con sus posibilidades y características biofísica.

En la interesantísima relación que hace el contador de la Real Hacienda don Pedro de Arana, abundan datos al respecto; por ejemplo, la tablazón que corre desde la quilla hasta la primera cinta ha de ser de roble; de la cinta hacia arriba se prefiere la de cedro, atendiendo a su poco peso y consistencia, y la ligazón y los baos deben ser de roble, caoba y ocuje, tomando en cuenta su extraordinaria consistencia.

Por otra parte, los timones, carlingas y tamboretas se hacían de caoba; la quilla, patillas y codaste, de roble, por cuanto se creía más resistentes a la acción terrible de la broma (*Teredo navalis*), mientras que las bucardas, curvas, curvatonos y bularmacas se hacían de cedro, caoba y ocuje (38).

En esta carta a Su Majestad, el contador real está procurando los derechos de fabricar navíos en La Habana y esta fechada en el año 1599, al ocaso del siglo y cuando de seguro había una tradición vigorosa y potente en la villa, así como un artesanado avezado, pese a que estamos todavía en una época donde el empirismo se enseñoreaba del oficio.

Sin pretender agotar el tema, creemos oportuno citar algunos precios que alcanzaban las maderas naturales de la isla de Cuba y La Habana; el precio estaba en función de la especie de árbol y las dimensiones de la pieza cortada. Así, tenemos como ejemplo el siguiente listado de precios: en el año 1585, el quintal de ébano costaba 900 maravedíes; dos años después, 825, y en 1589, 600, lo cual nos permite afirmar que, pese a las fluctuaciones, el precio se mantiene en una rango de variación aceptable. De igual forma, una tabla de cedro alcanzaba los 374 maravedíes, mientras que la de roble casi duplicaba el precio, 876 maravedíes. El palo de 20 pies de caoba se cotizaba por 578, lo mismo que su similar en cedro. Por último, una costanera de cedro podía ser vendida por 204 maravedíes, y por 448 si era de roble.

Un análisis elemental nos indica que el roble era la especie de más alto valor económico, seguramente relacionado con sus características biofísicas y el aspecto cuantitativo vinculado con su existencia y disponibilidad.

Creemos que con los precios de algunas maderas de este siglo XVI quedarán suficientemente ilustrados en sentido general los principales aspectos relacionados con esta materia prima para la construcción naval, permitiéndonos dar paso a otros elementos de la industria objeto del presente estudio. El tema, evidentemente, sólo queda esbozado.

## Los metales

Obviamente nos estamos refiriendo a los elementos rígidos que unían la estructura de un buque, le propiciaban consistencia, solidez y carácter estanco.

---

(38) GARCÍA DEL PINO, César, y MELIS CAPPÀ, Alicia: *Documentos para la historia colonial de Cuba*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1988, pp. 73-74.

La clavazón, en este siglo, solía ser de madera dura, hierro y bronce, en dependencia de la disponibilidad del material. La unión perfecta de las diferentes partes de un buque no se lograba sólo con la madera, que era empleada de modo combinado. La aplicación del hierro y el bronce resultaba imprescindible. Esto hace que los relacionemos con oficios como el agrupado en el gremio de los herreros. Una de las primeras fraguas de las que se tiene noticia en la villa es la que pertenecía a Domingo de Quejo, quien el 16 de octubre de 1573 se dirige al cabildo solicitándole (39) «merced de dalle tierra para que pueda edificar la fragua en que vive e tapialla e que está presto de quitalla cuando se lo mandare. Y los dichos señores Justicia e Regidores le hicieron la dicha merced».

Los documentos provenientes de protocolos notariales hacen referencia indirecta a una fragua ubicada en el perímetro de la calle Real, apenas seis años después de la cesión capitular arriba citada, atendida por un herrero de nombre Anotan, esclavo perteneciente a Jerónimo de Rojas, por entonces uno de los personajes principales de la villa (40).

En un documento similar correspondiente al mismo año, el maestro herrero Cristóbal López se compromete con Nicolás Costa a enseñarle el oficio a su hermano menor, Rafael, por un período de cuatro años (casi lo que dura una carrera universitaria hoy día en Cuba). El maestro se ocupó de todas las necesidades del aprendiz, facilitándole al final un juego de herramientas y un traje de paño importado de Nueva España acorde con su nueva condición (41).

Aceptando que el número de fraguas en el siglo XVI fuera el doble de las aquí reseñadas, el carácter artesanal y limitado de la producción no estaba a la altura de la demanda para la construcción naval, pues es posible que otras ramas también reclamaran el concurso de los herreros.

De la búsqueda en los documentos protocolares y capitulares hemos extraído una cifra de 18 artesanos dedicados de un modo u otro a la herrería, entre los que habían espaderos, fundidores, herreros propiamente dichos y arcabuceros.

En otro sentido, el cobre se conoce y explota en Cuba desde el hallazgo de las minas santiagueras, acaecido en el año 1529 (42), siendo éste el metal de mejor calidad para pernos y otras piezas metálicas en contacto con el agua o empleadas en cualquier parte del buque. Sin embargo, el auge de esta industria se demorará hasta bien entrado el siglo XVI, siendo responsabilidad directa

---

(39) ROIG DE LEUCHSENRING, Emilio: *Actas capitulares del Ayuntamiento de La Habana trasuntadas*. Imprenta Molina y Cía., La Habana, 1937.

(40) ROJAS, María Teresa: *Índices y extractos del Archivo de Protocolos de La Habana*. Uvar García y Cía., t. I, II y III. La Habana, 1947, p. 46.

(41) *Ibidem*, p. 108.

(42) ROMERO, L.: «La maestranza de artillería de La Habana, sitio histórico-arqueológico», en *Memorias del II Simposio de la Cultura de La Habana*. La Habana, 1984.

del capitán Sánchez de Moya bajo los auspicios del capitán general don Juan Maldonado Barnuevo, tema este suficientemente tratado por el historiador Leandro Romero en su trabajo sobre la maestranza de artillería (43).

Las razones aquí citadas nos permiten afirmar que, si bien la madera para armar los bajeles era casi en su totalidad habanera o cubana, no sucede lo mismo con los elementos de la clavazón, pues en modo alguno la producción de los herreros de la villa pudo cubrir las necesidades constructivas y de reparación.

Esto nos lleva a pensar en necesarias importaciones de pernos, clavos de diversos tamaños y funciones, etc., con los que complementar la exigua producción autóctona.

No es extraño encontrar entonces un documento, remitido al maestro de campo Juan de Texeda, que contiene un listado de productos llegados a La Habana a bordo del navío *San Telmo*, firmado en Sanlúcar de Barrameda en el año 1590. De este interesantísimo listado sólo tomaremos, por el momento, la cantidad y diversidad de materiales vinculados con la clavazón que se relacionan (44):

«Ciento y Setenta arrovas de clabos de pernería.  
Ciento y dosearrovas de clabos de mo. Costado.  
Ciento y Setenta arrovas de clabos de escora.  
Nouenta y dos arrovas de clabos de ma. Escora.  
ducientas y setenta arrovas declabo decostado.  
quarenta y quatro arrovas declabo xemo.  
Sesentamill estoperoles.  
treinta mill clabos de alfarxia.  
Sesenta mill clabos debarrote.  
quatrocientas arrovas defierro Vergajonsillo.  
quatrocientas arrovas de fierroplatinillo.  
Ciento y Sesenta arrovas defierro Cergajon grueso.  
dosearrovas y tres libras de acero.  
quarenta mill tachuelas defierro».

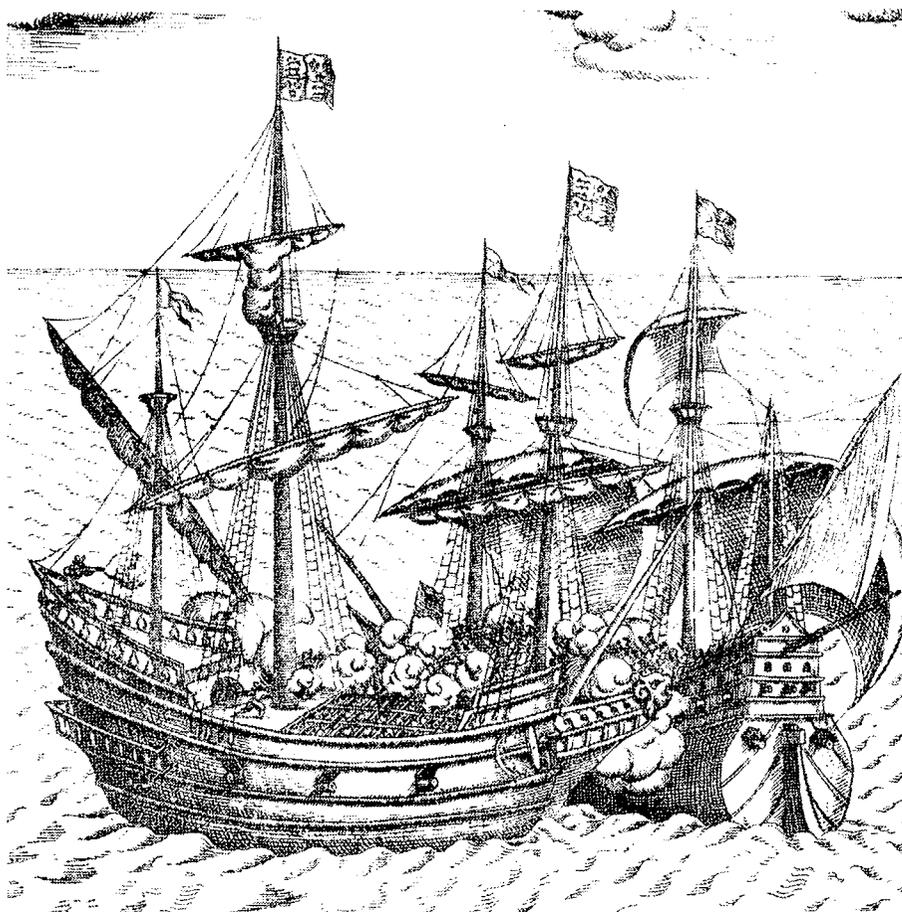
En relación con los precios en el mercado, encontramos solamente un documento, fechado el 9 de diciembre de 1588, donde figura que Gaspar Hernández le debe dinero al mercader Pedro Arias Maldonado por un grupo de mercancías, entre las cuales se ve obligado a pagar 28 reales por 300 clavos de barrote y quintal de clavos a 10 ducados (45).

---

(43) ROMERO, L.: «La maestranza de artillería de La Habana, sitio histórico-arqueológico», en *Memorias del II Simposio de la Cultura de La Habana*. La Habana, 1984.

(44) GARCÍA DEL PINO, César, y MELIS CAPPÀ, Alicia: *Documentos para la historia colonial de Cuba*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1988, p. 60.

(45) ROJAS, María Teresa: *Índices y extractos del Archivo de Protocolos de La Habana*. Uvar García y Cía., t. I, II y III. La Habana, 1947, pp. 287-288.



Las dos perspectivas de los barcos involucrados en este combate permiten observar detalles relativos a su construcción. Grabado que reproduce el combate entre la *Golden Hill* y el *Cacafuego*. (British Library.)

### Otros materiales

Resulta excesivamente optimista suponer que algunos elementos empleados en la construcción naval no escapen a nuestra investigación, toda vez que la diversidad conocida de los mismos es amplísima, al margen de los que no llegaron a nuestros días y que constituían soluciones personales de cada artesano. En este epígrafe incluiremos aquellos relacionados con la propulsión y terminado del buque.

Al revisar las fuentes documentales soporte de esta investigación, saltó a la vista el hecho de que en el período trabajado no exista relación alguna de los oficios dedicados al trabajo en telas, hilanderías u otro tipo de artesanía anexa que sirviera para elaborar el velamen de los barcos. Encontramos numerosas

referencias a telas que se comercializaban en la ciudad, de variadas texturas y precios, careciendo de interés en sentido general por el enfoque de nuestra búsqueda.

Sería en exceso concluyente plantear que no existía artesano alguno dedicado a este oficio en la ciudad, pero lo cierto es que no encontramos referencias documentales al respecto.

Sin embargo, una nave sin jarcias y con velamen a medio hacer nos lleva a la conclusión de que dichos materiales eran importados mayoritariamente, sin descartar su manufactura americana, pero ya bien entrado el siglo XVI. En tal sentido (46):

«La fabricación de cabos resultó un problema en América pues al parecer sólo la jarcia de Chile, manufacturada también a partir del Cádiz, tenía una calidad suficiente como para emplearla en los navíos de mayor porte; siendo necesaria para este tipo de construcciones el realizar frecuentes envíos desde la península Ibérica. Sin embargo se desarrollaron en América diversas soluciones alternativas, cuyas inferiores calidades no impedían el que esta Jarcia pudiese emplearse en las embarcaciones menores: las jarcias de Campeche y Yucatán, elaboradas a partir del henequén, y las de Guayaquil, a base de cabuya».

En el informe de Pedro de Arana ya citado en este trabajo vemos que se importan en el cargamento del navío *San Telmo* 35 arrobas y 22 libras de jarcias hechas a partir de cáñamo, y 279 arrobas de cables y calabrotos de cáñamo de Alemania.

En cuanto a los precios de las mercaderías aquí tratadas, nuevamente los protocolos son elocuentes. En la obligación contraída por Nicolás Costa a favor del capitán Pedro Bernal Cermeño vemos que se pagan por 11 quintales de jarcias 88 ducados de a 11 reales de plata cada uno.

Del propio año 1588, y en un documento ya citado en este trabajo, al cual pertenece la relación, específicamente el día 9 de diciembre, Gaspar Hernández le paga a Pedro Arias Maldonado 308 reales por 56 varas de cañamazo, lo que implica que la vara costaba 5,5 reales (47).

Según Baistrocchi (48) será Italia el mayor exportador de este material, aunque se reconoce a España, Francia, Alemania, Rusia y Holanda como cosechadores de esta planta. Dentro de los materiales recurrentes para la elaboración de jarcias tenemos el coco, el esparto y el lino, entre otros, siendo éstos los más utilizados por nuestros armadores.

En el caso de las velas, podemos extrapolarles lo dicho para las jarcias. Se sabe que se importaban de España y estaban confeccionadas a base de lino, tomando en cuenta su dureza, necesaria ésta ante el embate de los vientos, la

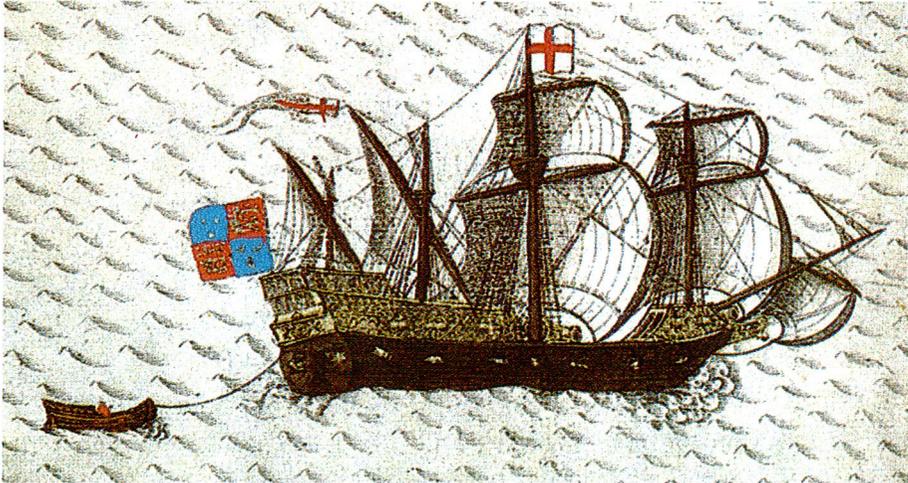
---

(46) CÁDIZ, Juan Carlos, y DUQUE DE ESTRADA, Fernando: *op. cit.*, p. 95.

(47) ROJAS, María Teresa: *op. cit.*

(48) BAISTROCCHI, Alfredo: *Arte naval. Maniobra de buques*. Editorial Gustavo Gili, S.A., Barcelona, España, s/f.

humedad y los cambios de temperatura. Sin embargo, esto no impedía que durante un fuerte temporal el velamen no arriado a tiempo o puesto en función de «correr» frente al viento sufriera desgarrones e incluso quedara totalmente inutilizado. Téngase en cuenta que los vientos en un ciclón tropical pueden alcanzar del orden de los cientos de kilómetros.



Uno de los barcos de la flota de Drake que asoló Cartagena de Indias en 1586. (Museo Marítimo Nacional de Londres.)

Las informaciones sobre las telas para velamen son realmente limitadas; no obstante, tenemos algunos documentos que nos ilustran al respecto, como la obligación contraída por Martín de Liza a favor de Gaspar de Ávila el 7 de septiembre de 1579, en la que el primero paga 44 reales por la vela de un patache, según consta en los protocolos (49).

En la siguiente década, y perteneciente a la misma fuente, vemos que se pagan 40 ducados de a 11 reales de plata por una vela de gavia y una boneta, sin que podamos sostener una comparación, ya que no se cifran los precios de cada una de las piezas vendidas y tampoco conocemos el tipo de buque. El precio debe de cambiar en función del velamen, tomando en cuenta su envergadura, que dependerá de la clase de embarcación a que va destinada.

### Las sustancias impermeabilizantes

Para concluir esta breve relación de las principales materias primas necesarias para botar un buque, mencionaremos lo relacionado con la impermeabilización del casco y el oficio de calafateador.

---

(49) ROJAS, María Teresa: *op. cit.*, p. 222.

El carácter estanco del buque se lograba a través del rellenado de los intersticios dejados por las cuadernas, pues no se podían evitar las ranuras si tomamos en consideración las condiciones de flexión y contracción en las que se halla la madera de un buque. Además, se lograba una mejor impermeabilización de la tablazón untándola de materiales resinosos con un elemento en común: su resistencia a la acción del agua del mar. La calidad de la obra viva del barco dependía, pues, en última instancia del trabajo ejecutado por el calafate, mezcla de químico, artesano y alquimista que debía luchar contra el agua y los organismos xilófagos.

Sobre este artífice poca información hemos podido recopilar, aunque el resumen de artesanos en la villa para el siglo XVI (50) nos permite observar que, cuantitativamente, se podían equiparar con los carpinteros de ribera, por lo que no resultaría absurdo creer que éstos estuvieron en igualdad de condiciones sociales, dada su representatividad en la villa.

Los gremios de los carpinteros de ribera y calafates conforman unidos el 60 por 100 del artesanado dedicado a la carpintería en la villa, cifra nada despreciable y concordante perfectamente con esos 216 barcos que en el año 1574 entraron en el puerto habanero provenientes de América y España (51).

Dentro de la información que obra en nuestro poder, sólo conocemos de un contrato concertado con un calafate, para que éste viaje en el buque como marinero y como especialista de su oficio, como prevención ante cualquier avería. Es justo resaltar la importancia profesional de este hombre, que es protagonista de la fase final de la construcción del buque, por cuanto de él depende que la botadura sea un éxito.

En los referidos *Veintiún libros...*, las recomendaciones al respecto son bien ilustrativas: «Toma pez de la líquida y a cien libras de pez pondrás veynte de acufre o alcretive y funde todo junto y después de fundidos pon dentro un poco de sevo q'a cien libras de pez por cinco de sevo y con esta mistura puedes empegunar cualquier cosa y esta betún resiste al agua muy maravillosamente...» (52).

Asimismo es criterio de algunos autores que la estopa de coco para el calafateado obtenida en América superaba a la estopa de cáñamo europea, pues resistía con mayor eficacia la acción del mar, aun cuando en el siglo XVI se mantenía un importante ritmo en las importaciones de cáñamo no únicamente para emplear en las jarcias, sino también como elemento residual para el calafateado.

En la ya referida relación llegada a La Habana en el navío *San Telmo* en 1590, se encuentran entre la carga 43 quintales y 16 libras de cáñamo y 1.488 arrobas de brea de Vizcaya, evidentemente dispuestas para el calafateado (53).

---

(50) ROMERO, L.: *La Habana arqueológica y otros ensayos*. Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1995, pp. 56-93.

(51) TORRE, José María de la: *op. cit.*, p. 14.

(52) CÁDIZ, Juan Carlos, y DUQUE DE ESTRADA, Fernando: *op. cit.*, p. 94.

(53) GARCÍA DEL PINO, César, y MELIS CAPPÀ, Alicia: *Documentos para la historia colonial de Cuba*. Editorial Ciencias Sociales, La Habana, 1988, p. 60.

Por otra parte, en La Habana, la existencia de material útil para la impermeabilización quedó demostrada desde antes del traslado definitivo de la villa a su emplazamiento actual. Cuando, en 1509, Ocampo bojeaba la isla siguiendo órdenes del gobernador de La Española, Ovando, entró en el puerto bautizado por él como «Puerto de Carenas» y utilizó brea de un manantial de los alrededores de la rada para reparar sus embarcaciones, maltratadas por un largo viaje.

Pese a la existencia de este material en la isla, se conocen frecuentes importaciones, sobre todo de Canarias, e incluso de exportaciones hacia Yucatán a partir de La Habana, tomando este puerto como intermediario.

Discernir entre los precios del cáñamo empleado para jarcias y el residual a emplear en el calafateado es algo bien complejo y para lo cual no poseemos elementos de juicio concluyentes. Evidentemente, el material empleado en la arboladura del buque debía de tener un precio mayor.

Por otra parte, con la brea no sucede lo mismo. Esta materia prima no debió de variar su precio en virtud de su función, casi siempre la de aislar, lo mismo el casco de un buque que el techo de una vivienda. Sus precios en el mercado habanero oscilan con el paso del tiempo o la puesta en venta por parte de los mercaderes, e incluso, la unidad de medida empleada. Así, vemos que el 27 de mayo de 1586 se vende el quintal a 44 reales, en el año 1587, el 13 de mayo un cajón por 38 reales, sin embargo en un año se experimenta una baja en el precio, toda vez que el 10 de noviembre, apenas seis meses después, el quintal vale 33 reales. Las razones de esta inestabilidad relativa en los precios pueden estar en función de las características siempre variables del mercado habanero, la disponibilidad del material, su demanda o de la conjugación de dos o todos los factores (54).

Con esta relación mercantil damos por terminado el tema de las materias primas más importantes empleadas en la construcción naval del siglo XVI en la villa de San Cristóbal.

## Reflexiones finales

A pesar de ser La Habana una de las más favorecidas en el siglo XVI, como resultado del comercio de las flotas que invernaban en ella, el acoso y destrucción por parte de cuanto pirata recorría estos mares conspiró en contra de su desarrollo y evolución.

En otro sentido, la Corona no le brindó la debida atención. Tuvo que ser reducido a cenizas el pobre villorrio, por el ataque de Sores, en 1555, para que las máximas autoridades peninsulares activaran de modo directo el proceso de fortificación y guarda de la villa. Además de este factor, que llevó a la quiebra a muchos habaneros, epidemias de viruela en 1519 y 1529, unido a la falta de recursos de procedencia europea, contribuyeron de forma significativa a que la prosperidad económica de la villa se ralentizara.

---

(54) ROJAS, María Teresa: *op. cit.*, t. II, 88, p. 310.

El éxodo acelerado de habitantes para México, Perú, etc. a causa de la fiebre del oro influyó también negativamente en la prosperidad de San Cristóbal, que supo levantarse a pesar de todo.

La construcción de naves para la guarda de los mares de esta isla, como la flota de Pedro Menéndez de Avilés, que realizó sus últimos preparativos en este puerto para la conquista de la Florida, fue un factor adicional que impulsó el auge naviero en La Habana del xvi. Por otra parte, el continuo y próspero comercio naval dejó atrás las embarcaciones ligeras, como la carabela, la galeaza y la galera, y fomentó la construcción de naos, fragatas y galeones, de mayor capacidad de carga y en disposición de enfrentar grandes travesías. Se patentiza la construcción y reparación de buques en la bahía de La Habana, una tradición que verá su máximo desarrollo y esplendor en el siglo xviii. Al menos han perdurado dos pruebas materiales o tipologías de gradas para el siglo xvi, como las citadas en este trabajo, ubicadas en Boca de Jaruco y la casa de los Pedroso, en La Habana vieja.

Tras analizar los oficios en la villa para el referido siglo, encontramos que los de mayor esplendor fueron los carpinteros de ribera y calafates. El aprendizaje de esta actividad oscilaba entre dos y seis años, siendo esta última cifra más alta si luego se pretendía ejercer como maestro.

El salario devengado por los carpinteros de ribera les permitía vivir con cierta holgura, atendiendo a los precios de mercancías diversas comercializadas para entonces en la villa. Es oportuno aclarar que no se deben establecer absolutismos, pues no todos debían devengar lo mismo y los precios de las referidas mercancías eran fluctuantes.

En relación con las materias primas, todo parece indicar que, excepto las maderas, abundantes en los bosques habaneros, los materiales necesarios para armar y botar un buque, como la clavazón, aparejos, velamen, brea, etc., eran en su mayoría importados de Europa o de América.

Hubo una actividad naval interesantísima durante el siglo xvi en La Habana, de eso no tenemos dudas. Tanto la construcción como la compra y venta de barcos (o de sus componentes, como velas, jarcias, etc.) han dejado su impronta en la documentación conservada en los archivos y otras dependencias.

No aventuramos si afirmamos que, desde entonces, la ciudad vive cara al mar, respirando al compás del viento que empujaba sus galeones cargados con invaluables tesoros a sus protectoras aguas.

ANEXOS

ANEXO I

CONTRATOS DE SERVICIOS

FECHA	TIPO DE CONTRATO	PRECIO	CARACTERÍSTICAS
1538	Construcción	30 pesos y 10 reales	Navío <i>San Andrés</i> . Doscientas toneladas de desplazamiento.
1568	Reparación		Galeones para Pedro Menéndez de Avilés.
1578	Construcción		Fragata construida por Diego López.
1579	Construcción	110 ducados (D)	Construcción de una fragata de quince goas de quilla, de porte de mill y cien cueros arriba.
1579	Construcción	30 pesos 10 reales (Rls)	Carta de pago a Francisco Ceballo, carpintero, por construir barco.
1579	Construcción		Construcción de una fragata para vendérsela Bartolomé Morales al tesorero Juan Bautista de Rojas.
1587	Construcción	110 ducados	Contrato de construcción por pago de 25 ducados cada uno por la construcción, de dicho navío.
1588	Construcción	10 reales c.u.	Construcción de cien curvas que sirvan a una nao de cuatrocientas toneladas (cedro).
1588	Construcción	259 ducados 11 reales	Construcción de una fragata de 18 goas y diez palmos... de quenta y veinte palmos de quenta manga.
1588	Construcción	200 ducados 11 reales.	Fragata.

## ANEXO II

VENTAS DE NAVÍOS EFECTUADAS EN LA VILLA DE SAN CRISTÓBAL  
(Protocolos notariales María Teresa de Rojas)

FECHA	TIPO	PRECIO	NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN
1578	barco	130 D. 11 r.	<i>La Magdalena</i>
1579	fragata	4.200 r.	<i>Santa Ana</i>
1579	nao		
1579	nao	500 D. 11 r.	<i>Nuestra Señora de la Luz</i>
1579	carabela	80 D.	<i>La Anunciada</i>
1579	fragata	300 D.	<i>San Pedro</i>
1579	carabela	250 D. 11 r.	<i>La Concepción</i>
1579	carabela	240 D. 11 r.	<i>Nuestra Señora de la Concepción</i>
1579	navío	550 D. 11 r.	<i>Santana</i>
1585	fragata	110 D. 11 r.	<i>Santa Catalina</i>
1585		350 D.	
1585		350 D.	<i>La Candelaria</i>
1586	fragata	525 P. 8 r.	<i>San Pedro</i>
1586	velas navío	91 D. 11 r.	Deuda contraída
1586	lancha	740 r.	<i>Santa Ana</i>
1586	fragata	100 D. 11r.	<i>San Francisco</i>
1586	navío	800 D. 11 r.	<i>Nuestra Señora del Rosario</i>
1586	barco	208 D. 11 r.	<i>San Juan</i>
1586	lancha	155 D. 11 r.	<i>El Espíritu Santo</i>
1586	fragata	480 P.	<i>Santiago</i>
1586	fragta	435 D. 11 r.	<i>Santa Isabel</i>
1586	casco navío	38 D. 11 r.	
1587	fragata	300 D. 11 r.	<i>Santa Catalina</i>
1588	fragata	1.666 r.	<i>San Francisco</i>
1588	fragata	270 D. 11 r.	<i>La Magdalena</i>
1588	fragata		<i>Nuestra Señora de la Candelaria</i>

ANEXO III

RELACION DE ARTESANOS EN LA HABANA DEL SIGLO XVI (Romero, 1995)

CONSTRUCCIÓN	
Ingenieros	3
Maestros de obra	2
Albañiles	15
Canteros	13
Aparejador de cantera	1
Tapiadores	2
TOTAL	36

CARPINTEROS	
Carpinteros	16
Aprendiz de carpintero	1
Carpintero de lo blanco	3
Aprendiz de carpintero de lo blanco	2
Carpintero de ribera	25
Aprendiz de carpintero de ribera	2
Calafates	21
Torneros	2
Toneleros	2
Aserradores	5
TOTAL	79

HERRERÍA	
Herreros	10
Aprendiz de herrero	1
Fundidor	1
Espaderos	4
Arcabucero	1

ANEXO IV

RELACIÓN DE CARPINTEROS DE RIBERA EN LA HABANA DEL SIGLO XVI

NOMBRE DEL CARPINTERO	AÑO
Francisco de Yébenes	1550-1579
Andrés Sánchez	1552
Fernando Rojas	1552
Francisco Santamaría	1574-1582
Juan Narváez	1575-1582
Ambrosio Fernández	1576-1582
Juan Alonso Tolesano	1577-1588
Diego López	1578-1585
Diego Valdés	1579
Benito García	1585
Francisco Redondo	1585
Juan ...	1585
Alonso Gil (o Xil)	1586-1587
Pedro Hernández	1586-1587
Pedro García	1586
Domingo González	1587
Antón Rodríguez	1587
Bartolomé Rodríguez	1588
Juan Roque	1588
Juan García	1588
Hernando del Castillo	1588

ANEXO V

EXTRACTO DEL MOVIMIENTO MERCANTIL EN TORNO A LA ACTIVIDAD NAVAL  
EN LA HABANA.

Archivo Nacional de Cuba. Protocolos de Regueira.

Fecha: 27-12-1578.

Cristóbal Ruiz, residente en La Habana, paga a favor Juan López de Villalpando, vecino de Puerto Príncipe, 130 ducados, precio de la mitad de un barco nombrado *La Magdalena* que compró. f. 48r-49r.

Fecha: 7-04-1579.

Vende Alfonso Lorenzo, vecino de La Habana, a Antonio Riveros, vecino también de esta villa, la mitad de una fragata llamada *Santa Ana* que tiene en este puerto... f. 571r-572r.

Fecha: 7-04-1579.

Antonio Riveros, piloto, vecino de La Habana, debe a Alfonso Lorenzo, vecino también de esta villa, 4.200 reales de la compra de la fragata *Santana*. f. 572v-574v.

Fecha: 25-05-1579.

Lorenzo Martín, vecino de La Habana, vende a Pedro Valdelomar vecino de la villa de Membrilla y estante en La Habana, la quinta parte de una nao nueva nombrada *Nuestra Señora de la Luz* que tiene en el puerto de esta villa. f. 617r-618v.

Fecha: 27-05-1579.

Pedro Valdelomar, vecino de la villa de Membrilla y estante en La Habana, vende a Lorenzo Martín, vecino de esta villa, la quinta parte de la nao nombrada *Nuestra Señora de la Luz*, que se la había comprado al propio Lorenzo Martín, dueño de las otras cuatro partes. f. 631r-632r.

Fecha: 23-07-1579 f.

Francisco Pereira, vecino de La Habana, vende a Íñigo Ruiz de Castresana, vecino también de esta villa, la mitad de la fragata nombrada *San Pedro*, surta en el puerto de La Habana y cuya otra mitad es de Ambrosio Hernández por precio de 300 ducados. 745r-746r.

Fecha: 11-09-1579.

Vende Francisco Díaz, maestre del navío *La Concepción*, estante en La Habana y vecino de La Palma, por sí y en nombre de Luis Vendaval el Viejo y de Luis de Vendaval Bellido, su hijo, vecinos de La Palma, con poder que de ellos tiene, a Berto Rodríguez, vecino de esa isla y estante en La Habana, de dicha carabela, que está surta en el puerto de La Habana... A continuación, con fecha 8 de mayo 1579, intercalado en copia autorizada: Poder de Luis Vendaval Bellido, dueño de la tercera parte del navío *La Concepción*, surto en el puerto de la ciudad de Santa Cruz de la isla La Palma y de viaje para las Indias, a Francisco Díaz, maestre del mismo vecino de dicha isla, en su ausencia a Gaspar Hernández, piloto del mismo y vecino de La Palma... f. 988v-996v.

Fecha: 17-09-1579.

Venta otorgada a Francisco Díaz, maestre de la carabela *La Concepción*, surta en el puerto de La Habana, vecino de La Palma y estante en La Habana a favor de Baltazar de Sigüenza y de Antonio Delfino, vecinos de esta villa de la dicha caravela nombrada *Nuestra Señora de la Concepción*, surta en dicho puerto... f. 760r-761r.

C. HERNÁNDEZ OLIVA Y E. HERNÁNDEZ ARTEAGA

Fecha: 3-10-1579.

Venta que hace Antonio de Abréu, vecino de Tenerife y estante en La Habana, maestre del navío *Santana*, surto en el puerto de esta villa, a favor de García de Vergara, vecino de Tenerife. f. 898v-900r.

Fecha: 21-02-1585.

Pero Sánchez, vecino de La Habana, vende a Antonio González, vecino del pueblo de la Çabana en la isla de Cuba, el barco de su propiedad llamado *San Miguel*, que tiene varado en las bocas de Çagua, costa norte, por una tormenta, por precio de 3.150. f. 315r-316r.

Fecha: 3-10-1585.

Venta otorgada a Alfonso González, vecino de Lisboa estante en La Habana, maestre del navío *Cuerpo Santo*, a favor de Alonso Velázquez de Cuéllar, vecino de esta villa, de tres esclavos... f. 331r-332v.

Fecha: 9-10-1585.

Venta que hace Francisco Núñez, vecino de La Habana, a favor de Juan González, vecino de Bayamo y estante en esta villa, de una fragata nombrada *La Candelaria*.

Gabriel Guerra, vecino de Santiago de la Vega, vende a Hernando Guerra, residente en esta villa, la mitad de una carabela nombrada *La Anunciada*, surta en el puerto de La Habana, que es señor de la otra mitad Antón Martín, estante en esta villa... f. 683v-685v.

Fecha: 15-10-1585.

Venta otorgada por Alfonso González, vecino de Lisboa en la colación de San Plabro (*sic*), maestre del navío *Corpo Santo*, que arribó a esta isla de Cuba... f. 340r-341v.

Fecha: 24-07-1586.

Juan Tejeda y Antón Real, vecinos de Santa María del Puerto del Príncipe, estantes en La Habana, venden a Juan Cabezas, vecino de Santa Cruz de la Sabana, el tercio de la fragata *San Francisco* por 100 ducados. f. 485v-486v.

Fecha: 02-08-1586.

Alfonso Lorenzo, vecino de La Habana, vende a Juan Ruiz, vecino de Tenerife, un navío que tiene en el puerto de esta villa nombrado *Nuestra Señora del Rosario*, por precio de 800 ducados de a 11 reales de plata cada uno. f. 528v-529v.

Fecha: 17-08-1586.

Juan Gallego y Francisco Bernal, maestros de la Carrera de Indias, venden a Antonio Delfino, vecino de La Habana, un barco nombrado *San Juan*, que tienen en el puerto de esta villa, por precio de 208 ducados. f. 662r-663r.

Fecha: 29-08-1586.

Antonio Tiragallo, vecino de la ciudad de Sevilla, en Triana, y Francisco Luis Infante, vecino de la villa de Huelva, en el Condado estantes en La Habana, y Jácome Pérez, venden la fragata *Santiago*, surta en el puerto de esta villa, propiedad de los tres. f. 570v-572v.

Fecha: 25-08-1586.

El capitán Francisco de Ávalos vende a Francisco Ginovés, vecinos de La Habana, una lancha nombrada *El Espíritu Santo*, por precio de 155 ducados de a 11 reales de plata cada uno. f. 612v-613v.

Fecha: 29-08-1586.

Declaración de Manuel Rodríguez, vecino de Veracruz y estante al presente en La Habana, haciendo constar que Diego Cano y Juan López, vecinos del pueblo de Tamiagua, en las provincias de la Nueva España, le dieron poder para comprar para los tres en La Habana la fragata nombrada *Santiago*, por precio de 480 pesos de a 8 reales cada uno. f. 572v-573v.

LA ARQUITECTURA NAVAL EN LA HABANA DURANTE EL SIGLO XVI...

Fecha: 31-08-1586.

Julián Hernández y Diego Pérez, vecinos de La Habana, venden a Pedro Núñez, estante en ella, la fragata *Santa Isabel*, surta en el puerto de La Habana, por 435 ducados. f. 617v-619r.

Fecha: 4-03-1587.

Juan Alonso, vecino de La Habana, vende a Juan de Posada, estante en La Habana, la mitad de la fragata nueva llamada *Santa Catalina*, que tiene en el puerto de esta villa en compañía de Salvador Xuárez, por precio de 300 ducados de a 11 reales plata cada uno. f. 272r-273v.

Francisco..., piloto examinado de la Carrera de Indias, vende a Andrés Lorenzo, estante, la mitad de la fragata *San Pedro*, surta en el puerto de La Habana, que el otorgante tiene en compañía de Juan Heredia, maestre de la misma, por precio de 525 pesos de a 8 reales cada uno.

Fecha: 14-07-1587.

Venta otorgada por Gaspar Hernández, vecino de La Habana, a Fernando Quintero, vecino de Sancti Spíritus estante en La Habana, de la mitad de la fragata *Santa Cruz*, cuya otra mitad es propiedad de Bartolomé de Morales, por precio de 100 ducados de a 11 reales cada uno. f. 224r-224v.

Fecha: 28-07-1588.

Finiquito de cuentas y carta de pago entre Francisco de Amaya y Antonio González, estantes en La Habana, por razón del barco *San Pedro*, del que era dueño Francisco de Amaya y del que González le compró la mitad en la villa de Yaguana por 139.000 maravedís, y al llegar a La Habana Amaya vendió el barco con consentimiento de González a Pedro Bernal Cermeño en 660 ducados. f- 338v-339v.

Fecha: 18-08-1587.

Hernán López compró a Cristóbal de Guevara, vecinos de Bayamo, el tercio de la fragata *San Francisco* por 1.666 reales. f. 403r-404r.

Fecha: 26-09-1588.

Diego de Lara Negrón, vecino de La Habana, vende a Juan Agustín Lozano de Contreras y a Manuel Rombo, residentes en esta villa, la fragata *La Magdalena*, por 270 ducados. f. 501v-502v.

Fecha: 15-12-1588.

Bartolomé de Morales, vecino y regidor de La Habana, y Diego de Herrera, también vecino de esta villa, venden a Rodrigo Madera y Manuel Díaz, piloto estante en La Habana, la fragata *Nuestra Señora de la Candelaria*, que está surta en el puerto. por 390 ducados. f. 619r-620v.

Fecha: 17-12-1588.

Capitán Tomás Bernaldo, dueño de la cuarta parte de una fragata nombrada *Santa María Magdalena*, que tiene en compañía de Juan Agustín Lozano, que las otras tres partes son de Juan Agustín, por precio de 100 ducados.

Tomás Bernaldo de Quirós traspasa a Juan Agustín Lozano de Contreras la cuarta parte de una fragata llamada *La Magdalena*, surta en el puerto de esta villa, que él compró a Manuel Rombo el 17 del presente mes por 100 ducados. f. 622v-623v.

Fecha: 19-07-1589.

Cristóbal Porcallo, vecino de la villa de Santa María del Puerto del Príncipe, vende a Salvador Xuárez, vecino de La Habana, la mitad de la lancha *Santana*, que tiene en compañía de Pedro Hernández de la Ciénaga, por precio de 740 reales. f. 470r-471v.

# ÍNDICES

## DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 51 al 75 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 51 al 75.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- 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 Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos noventa y seis páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA incluido) más gastos de envío si se pide por correo.

También están a disposición del público los índices de los cincuenta primeros números, al precio de 6 euros.

Se pueden 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

# EL CÁÑAMO Y LA CORONA ESPAÑOLA EN ULTRAMAR: AMÉRICA Y FILIPINAS (SIGLOS XVI-XVII)

Manuel DÍAZ ORDÓÑEZ  
Ldo. en Historia Moderna

Desde el Descubrimiento, la jarcia (1) destinada al consumo de los buques españoles se había enviado a América directamente desde la Península, aprovechando las singladuras de las unidades empeñadas en la exploración de los nuevos territorios. Más adelante, este recurso tuvo que ser ampliado cuando la Corona ofició órdenes para que se establecieran centros de construcción naval en las propias Indias, persiguiendo el objetivo de una mayor autosuficiencia militar y comercial en sus posesiones ultramarinas. Siguiendo este criterio, en 1521, la Casa de la Contratación recibió orden de enviar a la ciudad de Panamá jarcias, clavazón, pez y estopa por un importe de unos 20.000 maravedíes (2). Con esta medida se pretendía cubrir las necesidades del aparejo y repuestos de

---

(1) Una sucinta bibliografía del estudio de la jarcia en España, con preferencia por el siglo XVIII al que estoy dedicando mi investigación, podría ser la siguiente: MEIJE Pardo, A.: *Aportación a la historia industrial coruñesa: las fábricas textiles de Sada (1675-1762)*. La Coruña, 1965. Es tirada aparte de *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, I, n. 1, pp. 77-126; del mismo autor, «Encuesta sobre cosechas de lino y cáñamo en la antigua provincia de La Coruña, 1827», en *Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, 1972-1973 (8-9), pp. 201-226; y, también, *La fábrica de jarcia y cordelería de La Coruña*, Separata de la *Revista del Instituto José Cornide*, núms. 17-21, La Coruña, 1981-1985; *Antiguos recursos de Galicia: Cáñamo y seda Vigo*, (Tip. Faro de Vigo). Es tirada aparte de *Revista de Economía de Galicia*, 1965. De SERRERA CONTRERAS, Ramón M.: *Lino y cáñamo en Nueva España (1777-1800)*. Sevilla, 1974. MERINO NAVARRO, J. P.: «Cultivos industriales: el cáñamo en España, 1750-1800», en *Hispania*, núm. 1.312, (1975), Sevilla. CAMARERO BULLÓN, C.: «Del cáñamo, lonas y jarcias. Efímero intento de modernización del campo castellano», en CABERO DIÉGUEZ, Valentín, y otros: *El medio rural español: cultura, paisaje y naturaleza*, vol. I. Salamanca, Universidad de Salamanca, 1992, pp. 279-292. QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *Jarcias y lonas. La renovación de la Armada en la Bahía de Cádiz, 1717-1777*, Cádiz. 2003. De carácter más técnico, sobre la misma producción industrial de cordaje naval tenemos los trabajos de SERRERA CONTRERAS, Ramón M.: «La técnica de fabricación de jarcia en los arsenales Reales del Departamento Marítimo de Cádiz en el siglo XVIII», en *La burguesía mercantil gaditana (1650-1868)*. Cádiz, pp. 209-216, y DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «La fabricación de jarcia en España. El reglamento de Jorge Juan, 1750», en MARTÍNEZ SHAW, C. (dir.): *El derecho y el mar en la España moderna*. Granada, 1995, pp. 395-426.

(2) Archivo General de Indias (en adelante AGI) /286...//Indiferente, 418, L.1, f. 75v. [Consulta: Archivo españoles en Red [en adelante AER)], «Real Cédula a Alonso de Morales, tesorero, ordenándole que dé a Gonzalo Gómez de Cervantes, corregidor de Jerez de la Frontera, 53.000 maravedíes para comprar jarcia de cáñamo y de esparto, clavazón, pez, sebo, pólvora, y salitre, para llevarlo a la Isla Española para aderezo y reparo de los navíos que han de quedar en ella», 1502, y AGI, Panamá, 233, L. 1, ff. 307-307v, 15 de septiembre de 1521.

los buques construidos en aquella ciudad y, también, aprovisionar los barcos con destino a los descubrimientos en el Mar del Sur. Estas prácticas acabaron motivando que algunos emprendedores mercaderes entendieran que podía ser un buen negocio dedicarse al comercio del cáñamo en las nuevas tierras. Esta opinión se verificaría sobre la base de que estos emprendedores entendían que el Rey no tendría más remedio que asentar la fabricación de jarcia en las propias Indias, para ahorrar los costos y demoras de los envíos de estos géneros (3). En este sentido, encontramos referencias en fechas tan tempranas como 1532, año en que un comerciante sevillano, Luis de Ayora, obtuvo permiso para trasladar cáñamo en rama hacia América (4).

### El fomento del cáñamo en América (siglos XVI-XVII)

El paso siguiente en el fomento del cultivo del cáñamo por parte de la corona española se centraría en trasladar el propio cultivo a Ultramar, medida que iría tomando cuerpo a partir del primer tercio del siglo XVI. En 1537, por orden real, la Casa de Contratación debía estudiar las posibilidades de fomentar y extender las cosechas de esta fibra en tierras de Nueva España (5). Esta medida se había convertido en una necesidad imperiosa, habida cuenta las reiteradas denuncias de los funcionarios reales sobre la carencia casi absoluta de cordaje en Ultramar. Unos años después, esta medida recibió un nuevo empuje de la mano de una cédula real de 13 de junio de 1554 (6). Esta instrucción iba dirigida a los virreyes del Perú y Nueva España y en ella se instaba a que los funcionarios fomentaran la cosecha de lino y cáñamo en sus respectivas jurisdicciones y cuidaran de ayudar, subvencionar y apoyar cualquier propuesta de establecimiento de manufactura de estos géneros (7).

---

(3) Las construcciones navales en los astilleros de Indias se consolidaron con las instalaciones de La Habana, Cartagena, Veracruz, Campeche y Guayaquil, funcionando con regularidad a partir de las últimas décadas del siglo XVI. FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: «El galeón español», en sitio web (Construcción del navío de línea de primera clase del siglo XVIII *Santísima Trinidad*) de un modelista naval que ha incluido dicho documento [Consulta: 1 de abril de 2003] «<http://usuarios.lycos.es/naviost/Galeones.pdf>». Las normas para citar los recursos en red (Internet) utilizados en esta tesis se han realizado siguiendo las indicaciones de ESTIVILL, Assumpció, y URBANO: Cristóbal, «Cómo citar recursos electrónicos» [en línea], Escola Universitària Jordi Rubió i Balaguer de Biblioteconomia i Documentació, Universitat de Barcelona, 30 mayo 1997, «<http://www.ub.es/biblio/citae-e.htm#esque>» [Consulta: 29 de enero 2002].

(4) AGI, Indiferente, 422, L. 15, ff. 125v-126r. En 1532, Luis de Ayora, de Sevilla, recibió licencia para pasar a Indias, permitiéndosele el transporte de hasta 300 quintales de cáñamo, 29 de febrero de 1532.

(5) AGI, Indiferente, 1962, L. 5, ff. 273v-276v. Real Cédula a los oficiales de la Casa de Contratación, 26 de octubre de 1537. En el texto se instaba a que Contratación subvencionara los gastos derivados de los derechos y los fletes de una carga de 12 fanegas de semilla de cáñamo con destino al Perú. La intención era ayudar a los funcionarios reales en América a implantar el cultivo de la fibra en aquel territorio, experimentando la siembra de ésta y observando su crecimiento. AGI, Panamá, 236, L. 9, ff. 191v-192r, 1555.

(6) SERRERA CONTRERAS, Ramón M.: *Lino y cáñamo...* p. 63.

(7) *Ibidem*, p. 64.

En México, la situación era tan penosa que se había optado por aprovechar la jarcia proveniente de la exclusión de materiales de aquellos buques defectuosos que no podían realizar el viaje de retorno a España (8). Esta práctica se convirtió en algo habitual y acabó conformándose como un sistema autorizado officiosamente para el suministro de cordaje naval a los buques que hacían la travesía al Pacífico (9). Otras opciones se debieron a hábiles y comprometidos funcionarios españoles; como en el caso de Diego García de Palacio, oidor en la Audiencia de Guatemala, que en 1572 realizó bastantes experimentos con el henequén local para emplearlo en la confección de jarcia para los barcos españoles (10). Sin embargo, los documentos de la Casa de la Contratación incluyen numerosas órdenes, cédulas y muchos otros instrumentos que denotan que los buques españoles en América tenían que proveerse de la cabuyería enviada de la Península. En 1577, el Rey insistió, en una cédula real dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación, en ordenar que se enviaran con presteza a Nueva España los géneros de cordaje y lona que eran necesarios (11). La situación no era mucho mejor en Nicaragua, en concreto en el astillero de El Realejo, donde la carencia de jarcia era insostenible y retrasaba considerablemente el aparejo de los buques en construcción con destino al comercio con Filipinas. En 1581 se enviaron varios despachos reales para que se resolviera la situación con los medios más próximos, ya que el estado de los aparejos de los barcos había demorado la salida de la Flota de Tierra Firme (12).

Mientras se resolvían los proyectos de fomento del cultivo, la Armada española destinada en tierras americanas tuvo que recurrir, en función de la facilidad de acceso, así como a las compras a comerciantes particulares, en ocasiones hasta a los propios ingleses, la reutilización de materiales de desecho en buques fuera de servicio o, por último, a las fibras autóctonas. En este apartado, es muy representativo el caso del henequén, que fue utilizado desde la llegada española a tierras novohispanas —incluso por el propio Hernán Cortés, para confeccionar la jarcia de su flota de bergantines empleada en las lagunas de Tenochtitlán— y que se convirtió en recurso habitual para la dotación y repuestos de las unidades navales hispanas (13). Sin embargo, durante los siglos XVI y XVII asistimos a un

---

(8) AGI, México, 20, N.52, Cartas del virrey conde de La Coruña (1580-1583), febrero de 1580, «Aviendo entendido que la xarcia que aquí se compra para estos navíos es de la que se quita de los que en el puerto de San Juan de Ulúa se echan al través por viejos y no poder bolber (*sic*) a España».

(9) AGI, México, 22, N. 31. Cartas del Virrey Luis de Velasco, hijo (1590-1595). «A (*sic*) sido necesario embiar (*sic*) por cables y todo género de jarcia y anclas y lonas para velas al Puerto de San Juan de Ulúa entendiendo que como suele siempre subceder se avría así de las naos que vienen al través».

(10) CUESTA DOMINGO, M.: «García de Palacio, escritor castrense y de náutica», en *Revista de Historia Naval*, núm. 46 (1994), 79-97, p. 81.

(11) AGI, Indiferente, 1956, L.2, ff. 41v-42r, 1577.

(12) AGI, Indiferente, 1956, L.3, ff. 133-133v.

(13) El duque de Albuquerque, en su memoria de gobierno de 1710, destinada a su sucesor en el virreinato de Nueva España, el duque de Linares, definía el uso del henequén como un mal menor, por considerarlo de mucha menor calidad y resistencia que el cáñamo peninsular. Por este motivo afirmaba que había intentado impulsar las compras de estos géneros en Vera-

tráfico de cordelería entre los almacenes de cabuyería americanos que consistía en mover la jarcia existente en Ultramar de un puerto a otro, dependiendo de las necesidades de cada uno de ellos. Esto último parece un criterio absurdo, pero es cierto que también estaba muy en la línea, por ejemplo, del sistema empleado en la construcción naval de la época. Una playa y apenas unas casetas de madera podían convertirse en cualquier momento en un astillero provisional que construía, botaba o reparaba naos y carabelas. Este tipo de instalaciones, realizadas en la mayor parte de las ocasiones sin un interés de mantenimiento a largo plazo, no tenían entre sus preocupaciones dotarse de un obraje de permanente de jarcia y optaban por comprar en el mercado lo necesario. Por ejemplo, en 1625, Francisco Díaz Pimienta construía en La Habana dos galeones para los que solicitaba jarcia a la Casa de Contratación. El Rey lo concedió y se le remitieron los géneros necesarios, que incluían, además del cordaje, clavazón, hierro, brea y lonas en el buque *Virgen de Aguas Santas* (14).

El siglo XVI se puede resumir como una etapa de experiencias de cultivo en el Nuevo Mundo. Las cosechas de la fibra se practicaron en México, Chile, Perú y Colombia, intentando diversificar las posibilidades que ofrecían sus diferentes condiciones climáticas y de suelo. Sin embargo, el cáñamo realizó finalmente su propia elección, prescindiendo de las necesidades de la corona española y, finalmente, en el último cuarto del quinientos acabó adaptándose bastante bien al paisaje chileno (15).

En América, los estudios y las medidas serias de fomento del cultivo del cáñamo tomarían cuerpo definitivo a partir de las primeras décadas del siglo XVII (16). Las primeras acciones fueron adoptadas por la misma Administración, ya que, en 1604, el «Interrogatorio para todas las ciudades, villas y lugares españoles y pueblos naturales de las Indias occidentales, islas y Tierra firme» incluyó muchas pesquisas para determinar las posibilidades de acopio de diferentes pertrechos navales, entre los que se encontraba, evidentemente, la jarcia (17). Más adelante, el cronista Vázquez de Espinosa (18) anotaba

---

cruz aprovechándose del mercado particular de aquel puerto. Cfr. ESCAMILLA GONZÁLEZ, I.: «La memoria de gobierno del virrey duque de Albuquerque, 1710», *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 25, (2001), 157-178, p. 173.

(14) AGI, Santo Domingo, 869, L. 7, ff. 258v-260r.

(15) FORSTER, Erich: «History of hemp in Chile» en *Journal of the International Hemp Association* [en línea], vol. III, n. 2 (1996), «<http://mojo.calyx.net/~olsen/HEMP/IHA/iha03213.html>» [Consulta: 21 de dic. 2001].

(16) «Hemp was so important to the Spanish Crown that in many parts of the Spanish New World, orders were imposed requiring that farms produce their quota of hemp to be delivered to the Viceroy. Spain became even more dependent on the colonies as their economic situation at home plummeted. Hemp experts were dispatched to the new world to promote the increased production of hemp for export to Europe.»

(17) SOLANO F. de: «Significación y tipología de los cuestionarios de Indias», en *idem: Cuestionario para la información de las Relaciones Geográficas de Indias. Siglos XVI/XIX*, Madrid. 1988, p. 102.

(18) Sitio *web* sobre información de la localidad chilena de Quillota [en línea] que cita el texto del cronista Vázquez de Espinosa en su *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. [En línea]. «<http://www.geocities.com/WallStreet/Market/4035/HISTORIA.htm>» [Consulta: 19 de dic. 2001].

que, en 1614, el licenciado Machado, en funciones de oidor de la Audiencia de Chile, había descrito que en la zona del valle de Quillota (Chile) se beneficiaban anualmente 1.270 quintales de cáñamo. Esta producción era destinada con posterioridad al aparejo de las escuadras del Mar del Sur. Según Hugo Contreras, esta relativamente importante producción de cáñamo había tenido su inicio en una original fórmula de subsistencia económica desarrollada por las encomiendas mineras tras el progresivo agotamiento de las vetas acuíferas de la zona. La idea se había consolidado de la mano del gobernador Alonso de Ribera y tenía como objeto, por una parte, relanzar la economía regional, afectada por el descenso de la minería y, por otra, cubrir una necesidad estratégica de producción de materias primas vitales para el esfuerzo bélico español en América (19). Las medidas de Ribera encontraron pronto eco en la Corona, y desde la Corte se despacharon órdenes a sus funcionarios de Ultramar para que practicaran todo lo necesario para extender el cultivo del cáñamo y, por ende, la industria del cordaje naval. En 1626 se le preguntaba al marqués de Guadalcazar, virrey del Perú, si podía certificar la existencia de algún terreno propicio al cultivo de esta fibra y, al mismo tiempo, las posibilidades de establecer la producción directa de jarcia en la zona (20). El éxito, por lo menos relativo, en el cultivo del cáñamo americano se verificó final-

---

(19) CONTRERAS CRUCES, Hugo: «Servicio personal y economía comunitaria en los cacizcos indígenas de Aconcagua durante el siglo XVII, 1599-1652» en R. Sánchez (ed.), *Informe proyecto Fondecyt n. 1970531. 2.º año*. 1999. Conicyt, Santiago de Chile. Sitio web de arqueología del río Aconcagua en «[http://www.geocities.com/arqueo\\_aconcagua/articulos/cg.pdf](http://www.geocities.com/arqueo_aconcagua/articulos/cg.pdf)» [Consulta: 28 de mar. 2003]. La estancia de Quillota comenzó a funcionar a partir de 1603, y los planes de principio de Alonso de Ribera tenían más en cuenta las posibilidades como centro productor de trigo que como foco de producción de cáñamo. «Tengo entablada a Vuestra Magestad una estancia en Quillota donde espero coger este año de tres a quatro mil fanegas de trigo y alguna cantidad de cáñamo para cuerda y xarcia». La datación de la extensión del cultivo del cáñamo a principios del seiscientos está contrastado en VALENZUELA SILVA, Luis A.: «Industria y agroindustria en el desarrollo nacional: una perspectiva histórica», *Trilogía*, revista en línea. Sitio web Universidad Técnica Metropolitana, Chile, 1992. «[http://www.utem.cl/trilogia/Volumen\\_12\\_n/p\\_12\\_1.htm](http://www.utem.cl/trilogia/Volumen_12_n/p_12_1.htm)». [Consulta: 21 de octubre de 2003], [En línea].

(20) Esta misma consulta se extendió a don Juan de Borja, gobernador del Nuevo Reino; a los residentes de las Audiencias de Panamá, de Charcas, de Quito, de Chile; a los gobernadores de Veragua, de Santa Marta, de Popayán, del Río de la Plata, de Cartagena, de Tucumán, del Paraguay. AGI, Indiferente, 429, L. 37, ff. 83-83v. Sin embargo, tenemos constancia de que, en el caso de Perú, los esfuerzos por implantar focos productores de jarcia, necesarios para el trasiego de buques entre la Península y Filipinas y la guarda de las costas americanas, eran anteriores. Como demuestra sin duda que, desde principios de 1600, se despacharan licencias de pasaje a artesanos para fabricar jarcia para las armadas. En 1607 se extendieron pasaportes para Juan del Fierro, oficial cordonero, con su mujer, Leonor de la Abadía, de Zaragoza, y su aprendiz, Matías Garrote de Sevilla (sustituía a Miguel Barragán de Zaragoza), y otros para Domingo Francés, oficial cordonero, con su mujer, Ana de Ribera, y su aprendiz, Juan Desperín, originarios de Zaragoza. Todos iban destinados al Perú con el fin de fabricar jarcia para el rey. AGI, Contratación, 5298, N. 2, R. 13. Pasajeros, L. 8, E. 4179 y 4181 y AGI, Contratación, 5298, N. 2, R. 13. Expediente del 7 de marzo de 1607 al 5 de diciembre de 1607. Más información en AGI, Pasajeros, L. 8, E. 4180.

mente en Chile (21). Hacia 1658, el francés Acarette du Biscay dejaba escrito, en su *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú*, que la fibra se encontraba entre los productos de intercambio usual de Chile con otras zonas americanas (22).

Las dificultades de la introducción de la cosecha del cáñamo en América fueron denunciadas en numerosas ocasiones por los funcionarios reales, lo cual da pie a pensar que la preocupación al respecto fue continua durante todo el siglo xvii (23). Aun así, la Corona continuó consultando a sus funcionarios en América para que, mientras los estudios de viabilidad concluían, no perdieran la ocasión de experimentar la siembra del cáñamo en sus jurisdicciones. En este sentido, en 1628, el presidente de la Audiencia de Quito, Antonio de Morga, recibía órdenes expresas para que detallara el costo que tendría iniciar el cultivo, y las posibilidades de éxito que podría tener la empresa, pese al informe negativo que éste había enviado el año anterior (24).

Pero la realidad se impuso paulatinamente y sólo las tierras y el clima chileno se adaptaron a los sembrados del cáñamo español en la América del siglo xvii. Algunos autores, como Erich Forster (25), piensan que quizá la causa radicaba en que las semillas enviadas desde la Corona pertenecían a cáñamos meridionales, españoles e italianos, que se habrían adaptado a las condiciones de humedad y temperatura de la Europa del sur y difícilmente

---

(21) BARROS VAN BUREN, M.: «La actividad naval del reino de Chile», en *Revista de Marina*, sep-oc. Valparaíso, (1993), 513-533, p. 514. «Chile fue, asimismo, un permanente proveedor de los elementos náuticos, de jarcias y metales, de maderas y de fondeaderos».

(22) DU BISCAY, Acarette: *Relación de un viaje al Río de la Plata y de allí por tierra al Perú con observaciones sobre los habitantes, sean indios o españoles, las ciudades, el comercio, la fertilidad y las riquezas de esta parte de América*. Libro digitalizado en el portal Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. Basada en la obra impresa del mismo título editada por Alfer & Vays editores de Buenos Aires (trad., F. Fernández Wallace; prólogo y notas de J. César González [en línea], [consulta: 16 de junio de 2003], «<http://cervantesvirtual.com/servlet/Sirve-Obras/acadLetArg/12148736999032179314513/index.htm>»: «En cuanto a los galeones del Perú, después de haber recibido un nuevo cargamento en Panamá vuelven a Lima, navegando por distintos rumbos, debido a las contrariedades del viento, que los tiene dos o tres meses en el mar. Llegados allá, venden lo que tienen para el Perú y el resto de las mercaderías es adquirido por los comerciantes de Chile, que entregan una gran cantidad de productos de su país en cambio de ellas, tales como cueros de cabra, que en el lenguaje del país se llaman “cordobán”, cuerdas, cáñamo, pez y alquitrán, aceite, olivas y almendras, y sobre todo una gran cantidad de oro en polvo, que se extrae de los ríos de Copiapó, Coquimbo, Valdivia y otros, que desembocan en el Mar del Sur».

(23) Antonio de Morga, presidente de la Audiencia de Quito, al Rey. Morga especificaba que sus pesquisas se habían revelado inútiles, ya que en su jurisdicción de la provincia de Quito no había terrenos donde se pudieran sembrar los cañamones. Sólo aventuraba la posibilidad de seguir las prospecciones en la zona cercana a Guayaquil, con un clima más propicio. AGI, Quito, 11, R. 1, N. 17, 15 de abril de 1627.

(24) AGI, Quito, 209, L. 2, ff. 71r-71v, 5 de junio de 1628.

(25) FORSTER, Erich: «History of hemp...». «Certain regions of the New World favored the production of fiber and/or seed better than others. The success of hemp in the Spanish New World may have been limited because the first seeds grown were of a temperate European origin and were not adapted to the tropics».

podían hacer lo mismo en las zonas tropicales americanas. Siguiendo este hilo, Fosters indicaba que las zonas de Chile y Argentina tenían condiciones climáticas mucho más parecidas a las europeas meridionales, aunque en distinto hemisferio, y por eso la cosecha del cáñamo fructificó con mayor éxito en ellas. Las primeras plantaciones de la fibra en Chile se ubicaron en el norte de Santiago, cerca de la ciudad de Quillota, y al sur del distrito de La Ligua, donde se desarrollarían con altibajos hasta la actualidad (26).

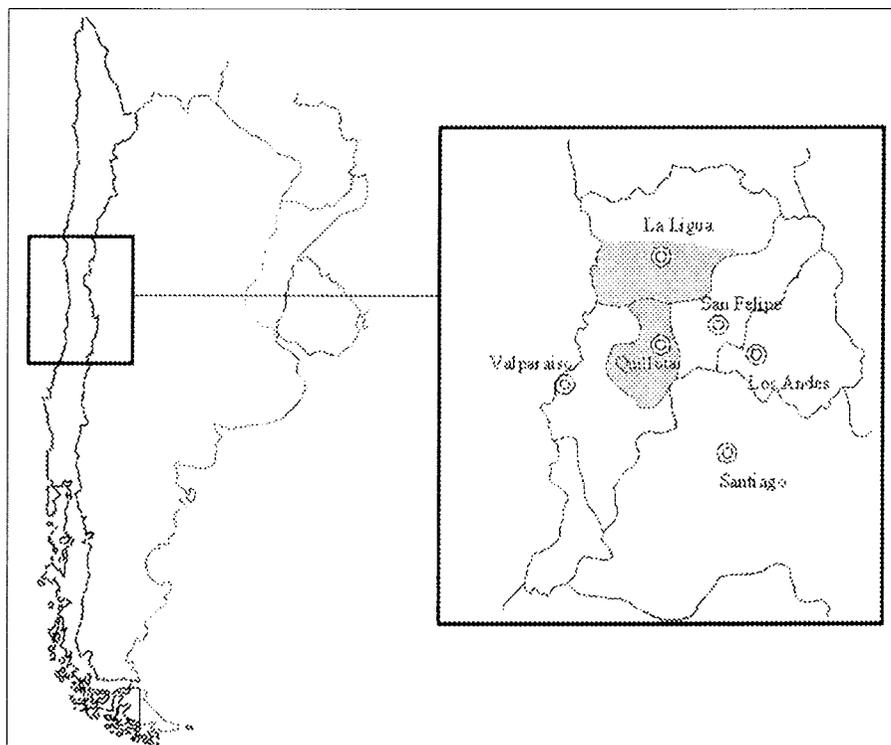


Ilustración 1: Mapa de las zonas de cultivo de cáñamo en Chile en el siglo XVII.

Las autoridades españolas en Chile se apoyarían en el sistema de encomiendas, motivando a sus propietarios a que cultivaran el cáñamo con la firme promesa de que el Rey compraría sus cosechas con un buen precio. El negocio

(26) FORSTER, Erich: «History of hemp...». «The initial plantings of hemp in Chile took place north of Santiago in the Valparaíso district near the town of Quillota where it continued to grow continuously for the next 400 years». GÓNGORA, Mario: *Encomenderos y estancieros. Estudios acerca de la constitución social aristocrática de Chile después de la Conquista: 1580-1660*. Santiago de Chile, 1970, p. 109. Refiriéndose al siglo XVII, «los obrajes de jarcia eran frecuentes en Melipilla y Quillota».

parecía más que suculento, en principio, para ambas partes. Por un lado, los encomenderos podrían sacar un beneficio bastante fructífero de un cultivo que no suponía mucho esfuerzo en su cuidado y recolección; por otro, la fibra obtenida podría transformarse adecuadamente en jarcia en los talleres artesanales chilenos. Así se incrementaban las riquezas internas, aumentando las posibilidades de exportación de productos manufacturados en Chile para su expedición a otros puertos americanos o, incluso, hacia Filipinas. Además, el principal interés de la Corona, mantener un suministro adecuado a sus barcos militares y de comercio en Ultramar, se cubriría oportunamente, disminuyendo así el penoso, incierto y no menos costoso sistema de exportar directamente el cáñamo y la cabuyería desde la Península hasta América. La información sobre el cultivo del cáñamo en las estancias chilenas durante el siglo XVII la hemos extraído de la obra de Mario Góngora *Encomenderos y estancieros* (27). En la línea de Hugo Contreras (28), Góngora también defiende que la disminución de los ingresos provenientes de la minería local hicieron que los encomenderos revitalizaran su papel en la economía de Chile a través del desarrollo de la estancia. De estas últimas, las que más nos interesan son las situadas en Quillota y en La Ligua, porque en estas dos ubicaciones el cáñamo se cosechó con bastante éxito durante la centuria.

Siguiendo los datos de *Encomenderos y estancieros*, en fecha tan temprana como 1602 el cáñamo y la manufactura de cabuyería parecen firmemente asentados en algunos enclaves chilenos. El ejemplo más claro lo revela la visita ordenada por el gobernador Alonso de Ribera en este año a los núcleos y explotaciones agrícolas de su jurisdicción. Uno de los visitadores, Gregorio Sánchez, inspeccionó la encomienda de Luis Jufré, quien dominaba un amplio territorio conformado por las poblaciones de Peteroa, Pequén, Mataquito, Gonza y Purapel (29). Contento con los resultados que le deparaban las respuestas a un completo cuestionario destinado a informar detenidamente a las autoridades del funcionamiento de aquellas explotaciones, Sánchez se encaminó con posterioridad a Quillota. Allí, en 1605, realizó un completo inventario de un obraje mixto de manufactura de jergones de lana y jarcia que incluimos a continuación (30):

«Había allí 2 telares aderezados, 26 tornos de hilar lana, 10 husos de hierro y 2 telaricos de hierro; otro torno pequeño con su cigüeñuela; 1 urdidera con su caha y argollas de hierro; 30 pares de tijeras de trasquilar; 23 pares de cardas; un aposento con lana lavada y por lavar; 4 buhios ranchos de chiamo, uno enriado y el otro por enriar; 4 ruedas con sus cigüeñuelas; 7 hierros de

---

(27) GÓNGORA, Mario: *Encomenderos...*

(28) CONTRERAS CRUCES, Hugo: «Servicio personal...», p. 2. Cfr. también, del mismo autor, «Servicio personal y comunidades indígenas en el valle de Quillota durante los primeros años del asentamiento español, 1544-1569», *Cuadernos Interculturales*, núm. 3 (2004), pp. 53-65.

(29) GÓNGORA, Mario: *Encomenderos...*, p. 25.

(30) *Ibidem*, p. 30.

colchar cables y calabrotes, con sus lunetas; 2 barretas para coger 10 tornos; 3 trompas de colchar; 2 hierros pequeños de torcer cordeles y 1 gancho de hierro de colchar saulas; 6 rastrillos».

De esta descripción se desprende con claridad el hecho de que la manufactura de cabuyería con destino a los buques de las cercanías de Quillota era estable ya a principios de siglo. No hay que olvidar que esta zona de Chile tenía muy próximo el puerto de Concepción, donde este tipo de productos podría encontrar un ávido mercado en los buques de comercio y pesca que hicieran escala en él. Igualmente, este puerto se convertiría también en una excelente puerta de salida de la cabuyería chilena hacia otras partes del mismo Chile, como el puerto de Valparaíso, o del propio continente. En la década de los años treinta del siglo la producción de jarcia en las estancias parece haberse normalizado, lo que indica una fácil distribución de este producto en el mercado local o foráneo de esta zona de Chile. Francisco de Peraza poseía en 1637 un obraje de cabuyería en Ocoa, cerca de Quillota, que contaba con la cercanía del puesto de Curimón, lo que le beneficiaba de la fácil venta de sus productos en un mercado donde se demandaban habitualmente (31).

Sin embargo, la presión del servicio personal, impuesto a la población indígena, y la mortandad causada a ésta por sucesivas pandemias en los años centrales del siglo acabaron por despoblar las estancias de la zona norte de Santiago (32). Esto provocó una importante carestía de mano de obra que hizo que los obrajes instalados en la primera parte de la centuria comenzaran a correr un grave riesgo de supervivencia. Si no había brazos que cosecharan los cáñamos y que los recogieran, y si faltaban manos expertas que prepararan las fibras y las hilaran, difícilmente se podría conseguir una producción manufacturera adecuada a la demanda de jarcia en América. En este sentido, sentenciaba Mario Góngora (33):

«La exportación de sebo, cordobanes, hilo de acarreto, jarcia —sobre todo el primero— constituía a mediados de siglo el nervio mismo de la economía de la ciudad de Santiago y su distrito, como el cobre en La Serena y las tablas de alerce en Chiloé».

La estrategia adoptada por los encomenderos y estancieros se centró en la unión del esfuerzo de todos, decisión a la que se veían abocados no porque las relaciones entre ellos fueran buenas, sino porque la falta de mano de obra impedía cualquier acción individual con posibilidades de éxito. El proyecto más ejemplar de esta colaboración entre los propietarios de las estancias lo encontramos en el «Parecer y prorrata» de Martín de Espinosa y Santander,

---

(31) *Ibidem*, p. 92. «Ocoa tenía un obraje de jarcia de fácil expedición por el puerto; Curimón».

(32) *Ibidem*, p. 63.

(33) *Ibidem*, p. 107.

de 1644 (34). Espinosa provenía de una familia con orígenes en Ocaña y Ciudad Rodrigo, tenía grado de capitán del Ejército y había heredado de sus padres, en 1630, una respetable hacienda situada en Quillota. Entre las producciones de la explotación agraria de los padres se encontraban la viña, las sementeras de trigo y bastantes porciones de cáñamo. Este estanciero, como refiere Mario Góngora, en 1632 compró a sus suegros unas tierras y un obraje de jarcia, con el fin de beneficiarse de las buenas perspectivas comerciales que ofrecía la venta de la cabuyería de cáñamo a los necesitados buques que repostaban en el puerto de La Concepción y en el vecino Valparaíso. El obraje se administraba a través de una compañía formada por el propio Espinosa, en la que tenía como socios a sus padres. Probablemente, los problemas de falta de operarios que antes hemos comentado hicieron reaccionar a este propietario. En 1644 redactó una memoria bajo el nombre ya referido de «Parecer y prorrata» y la envió a la corte en España a través de la Audiencia de Chile. Las líneas maestras de su proyecto se asentaban en formar una asociación de intereses mutuos de todos los estancieros con propiedades entre La Ligua y Colchagua. Según el acuerdo, todos los afectados producirían cáñamo en sus explotaciones agrarias y dispondrían de talleres de jarcia en ellas. El objetivo era, según Espinosa, producir la suficiente jarcia en Chile para cubrir todas las necesidades de su propio mercado local y abastecer a la Península. Como vemos, era una pretensión bastante ambiciosa, y el mismo Espinosa realizó un cálculo en el que consideraba que este comercio con España reportaría a Chile entre 200.000 y 300.000 pesos anuales. Como en una buena negociación, el estanciero de Quillota ofrecía al Rey la ventaja evidente que reportaría que la jarcia fuera producida por y para españoles, pudiéndose acabar con el pésimo recurso a la jarcia extranjera. Analizando las ideas de Espinosa, aparecen claros los hitos que marcan un proyecto arbitrista característico de la España del seiscientos. Sin embargo, también es justo decir que el plan no se había trazado sobre meras aproximaciones de producción, operarios, materiales, etc., sino que se apoyaba en un profundo análisis de las posibilidades productivas de las estancias, que él tan bien conocía. En su opinión cualquier explotación con más de 15 peones podría asumir sin problemas la cosecha, preparación y manufactura de la fibra del cáñamo y, apoyándose en este criterio, estableció una nómina de los estancieros y la cantidad de cabuyería que podrían manufacturar anualmente. No es el caso que la reproduzcamos aquí, toda vez que ya está realizado en la obra de Mario Góngora; sin embargo, hemos decidido incluir un cuadro con las producciones totales de cada zona, para obtener con ello la posible producción anual del Chile del siglo xvii.

La bonanza del cultivo del cáñamo en Chile y su explotación en las haciendas chilenas del seiscientos se confirma por otras fuentes. Tal es el caso de la llamada hacienda del Ingenio, ubicada en La Ligua y en la que a mediados de siglo se calculaba que producía del orden de 300 quintales de jarcia manufac-

---

(34) *Ibidem*, p. 214. El original en AGI, Audiencia de Chile, 11.

Zona	Quintales
Santiago	10.200
Aculeo	2.900
Colchagua	5.750
Melipilla	2.200
Aconcagua	1.700
Quillota	7.450
La Ligua	1.950
<b>Total</b>	<b>32.150</b>

Tabla 1: Producción de jarcia en Chile según el parecer y prorrata de Martín de Espinosa (1644).

turada (35). Por otra parte, si los cálculos de Martín de Espinosa estaban ajustados, 32.150 quintales de jarcia anuales entregados en España podrían haber abastecido mucha de la demanda de los aparejos de los buques del país. Desconocemos hasta qué punto fue estudiado y tenido en cuenta el proyecto de este estanciero chileno, pero probablemente lo lastró fatalmente un gran inconveniente: su precio. Si bien en el «Parecer y prorrata» no aparece el precio al que se podría entregar la jarcia chilena en la Península —por lo menos Mario Góngora no lo transcribe—, por otras fuentes, como el almojarifazgo de los propios puertos de Chile, se sabe que el precio del quintal de jarcia estaba en torno a los 14 pesos, y a los nueve por quintal de cáñamo a mediados del siglo XVII (36). Es decir, si sumamos a estos importes los derivados de los derechos de salida y de entrada, los fletes, las pérdidas por el viaje, etc., es probable que el precio final fuera realmente desorbitado. Pensamos que en la Hacienda Real pesarían más los enormes costos de esta jarcia chilena, frente al fomento y el desarrollo de aquella remota región chilena que reivindicaba Espinosa y, por lo tanto, se desearía la iniciativa de su autor como tantas otras propuestas arbitristas de la época.

Del movimiento del almojarifazgo de Valparaíso que presentamos en la anterior tabla parece desprenderse que la exportación de jarcia no era muy relevante en la economía chilena del seiscientos. Sin embargo, tenemos que aclarar que mucha de la producción local de jarcia manufacturada en Chile tenía como destino los buques pertenecientes a la Corona, y que éstos, en muchas ocasiones, recibían la cabuyería libre de derechos. Este hecho impide utilizar las cifras recopiladas por Mario Góngora como un referente válido para calcular la producción total de Chile durante el siglo.

(35) MELLAFE ROJAS, Rolando, y SALINAS MEZA, René: *Sociedad y población rural en la formación del Chile actual: La Ligua, 1700-1850*. Santiago de Chile, Ediciones de la Universidad de Chile, 1987. Obra en formato HTML en el sitio web «Fuentes para el estudio de la historia de Chile», dependiente de la Universidad de Santiago de Chile, <[http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh\\_colecciones/](http://www.historia.uchile.cl/CDA/fh_colecciones/)> [en línea] [Consulta: 17 de marzo de 2005].

(36) GÓNGORA, Mario: *Encomenderos...*, p. 223.

Año	Quintales de jarcia
1622	494
1629	845
1633	189
1634	45
1637	147
1638	-
1639	178
1641	546
1643	80
1649	238
1651	147
1653	475
1654	437
1655	224
<b>Total</b>	<b>4.045</b>

Tabla 2: Relaciones de exportación de jarcia según el almojarifazgo en Valparaíso (37).

### Filipinas: del siglo XVI al siglo XX

Si la carencia de jarcia de buena calidad era un mal endémico en América, la situación era aún más grave en Filipinas, donde las perspectivas eran desesperantes para la Corona. En aquel extremo del globo, los funcionarios españoles dependían casi con exclusividad del material de construcción naval, el cual, dificultosamente, iba arribando desde la Península (38). Este complicado panorama obligó a avivar el seso de los funcionarios reales allí destinados, para que desarrollaran fuentes de suministro alternativo. Hasta donde podemos afirmarlo, Filipinas seguiría dependiendo básicamente del cordaje de cáñamo europeo, confeccionado en la propia Península o adquirido a mercaderes extranjeros y, en menor medida, de algunas partidas aisladas de cabuyería confeccionada en Chile y que con cuentagotas arribaron a estas latitudes a través del comercio trasatlántico (39) desde Acapulco. Las gestiones de la

(37) *Ibidem*, p. 224.

(38) AGI, Indiferente, 740, N. 28. Consulta del Consejo de Indias, 17 de marzo de 1582. Se trataba el envío de jarcia a Filipinas desde Nueva España; pero, al mismo tiempo, los funcionarios reales pedían que se aumentara la consignación para la administración novohispana, a fin de cubrir el aumento de los gastos que produciría la remisión de estos géneros a Manila. «Muy bien será que se haga esto y así se scriuirá a Seuilla para que entiendan en ello de manera que se lleve en esta flota que yo mandaré dar orden para que se proeua de algun dinero de contado, el qual se ha de pagar de lo que viniere consignado de Nueva Hespaña para este effecto.»

(39) AGI, Filipinas, 339, L. 1, ff. 326r-326v [Consulta AER:] «Real Cédula al presidente y

Casa de la Contratación siempre se dirigieron a cubrir la demanda de jarcia de sus buques destinados en Filipinas a partir de los géneros de esta clase que se podían acopiar en América. Andando el tiempo, esta situación se complicó y la correspondencia entre España y Ultramar evidenció la preocupación que se tenía en la Corona por esta dependencia filipina. Como prueba de ello destacamos las cédulas enviadas en 1574 para que todas las naos que hicieran la ruta Acapulco-Manila llevaran toda la jarcia posible (40).

También se recurrió al empleo de fibras alternativas que sirvieran al efecto de fabricar jarcia de cierta calidad, como se verificó con el «abacá para la jarcia [que] redujo su peso y aumentó considerablemente su eficacia» (41). Un ejemplo de esta práctica podría ser la instancia realizada por el procurador general de Filipinas Fernando de los Ríos en 1608, cuando sugirió que se compraran «las naos ya fabricadas en Bengala y Cochín en la India, en lugar de hacerlas en Filipinas, para excusar el elevado coste y el excesivo trabajo de los naturales. Además, traen buena jarcia y marineros expertos de aquellas tierras» (42). Una fuente rigurosa, proporcionada por un informe de la Comisión contra las Prácticas Monopolistas en el Reino Unido (Monopolies And Restrictive Practices Commission), concluye que, aunque esta fibra se conocía ya desde los primeros momentos de los contactos europeos en el archipiélago filipino, la explotación comercial de ésta se retrasó hasta 1820 (43). ¿Por qué se demoró el empleo del abacá o cáñamo de Manila en la manufactura de cabuyería durante la dominación española? Las razones son difíciles de explicar. Experiencias las hubo y, como vimos en el caso de Fernando de los Ríos, los funcionarios españoles parecían no tener conocimiento de ellas, extremo hartamente improbable, o, simplemente, éstos habían decidido que la explotación del abacá no tenía futuro. Demanda sobre esta producción también la había, porque el tráfico marítimo en la zona era considerable ya que no sólo se centraba en el galeón de Manila, sino que existía un importante intercambio entre las islas del archipiélago y otras zonas del Pacífico. Asimismo, existía también una considerable actividad pesquera, sector que demandaría una importante cantidad de cordaje para el aparejo de sus embarcaciones y para la confección y mantenimiento de las artes de la pesca. Sólo nos queda cuestio-

---

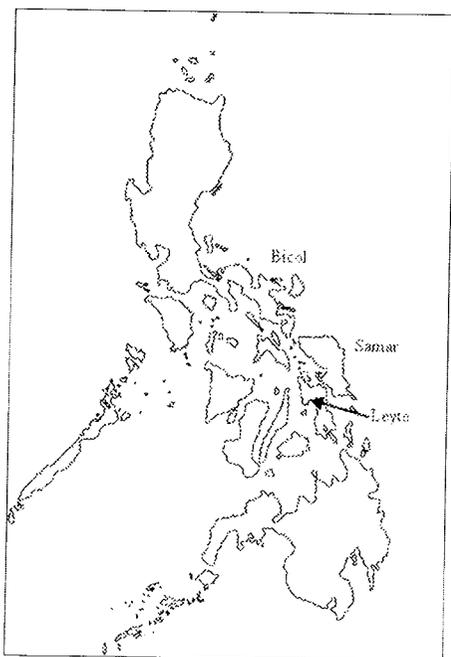
y jueces oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla, ordenándoles que manden la cantidad de jarcia y cables que crean conveniente al virrey de Nueva España [marqués de Villamanrique], para que éste las envíe a Filipinas, pues el presidente de esa Audiencia [Santiago de Vera] ha avisado de la mucha necesidad que hay de ello», 1585.

(40) AGI, Indiferente, 1956, L. 1, ff. 197r-197v.

(41) Información extraída de FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, F.: «El galeón español» en sitio *web* (Construcción del navío de línea de primera clase del siglo XVIII *Santísima Trinidad*) de un modelista naval que ha incluido dicho documento [Consulta: 01 de abril 2003], <<http://usuarios.lycos.es/naviost/Galeones.pdf>>.

(42) AGI, Filipinas, 340, L.3, ff. 41r-41v, 1 de mayo de 1608. Petición de informe al gobernador de Filipinas y a la Audiencia de Manila.

(43) Cfr. «The monopolies and restrictive practices commission», *Report on the Supply of Hard Fibre Cordage, 1948*. The House of Commons, Londres, 1956, p. 3. «The cordage and woven goods made from them locally were described by European explorers from the sixteenth century onwards, they were not exploited commercially until about 1820».



Zonas productivas del abacá o cáñamo de Manila, siglos XVII-XXI (45).

nar la oferta existente de abacá en la época a la que nos referimos. No tenemos datos sobre la cantidad ni la extensión del cultivo del abacá en Filipinas durante los siglos XV a XVIII, pero parece más que probable que en ningún caso la política de fomento de la cosecha de esta fibra obtuviera un resultado ventajoso durante estos siglos (44). Las zonas donde la explotación del cáñamo de Manila arraigó más se circunscribieron a las provincias de Bicol, Samar y Leyte, y esta situación ha permanecido inalterada hasta la actualidad.

Desde mediados del siglo XIX, el abacá o cáñamo de Manila comienza a aparecer, cada vez más y con mayor porcentaje, en las relaciones de exportaciones de la colonia española, como describe Jordi Masachs (46). Otros autores hacen referencia también a la creciente participación del cáñamo de Manila en la economía filipina. Es el caso de Felipe Escalante Tio, quien pone en relación

la franca competencia existente en los mercados de la cabuyería naval mundial entre el ábaco filipino y el agave o henequén del Yucatán mexicano (47). A finales del siglo XIX, el viajero Juan Álvarez Guerra seguía destacando la importancia que el cáñamo de Manila había adquirido dentro del sector

(44) LACUNA-RICHMAN, Celeste: «The Role of Abaca (*Musa textilis*) in the Household Economy of a Forest Village», *Small-scale Forest Economics, Management and Policy*, núm. 1 (2002), pp. 93-101.

(45) *Ibidem*, pp. 1-5.

(46) MASACHS I CASTELL, Jordi: «Allende las Indias: Filipinas, del dominio español al estadounidense» en Actas del Congreso Virtual parte del VI Encuentro-Debate América Latina Ayer y Hoy, UB, Área de estudio de Historia de América (1997), «<http://www.ub.es/hvirt/public/congres97/present.htm>». [En línea] [Consulta: 8 de febrero del 2005]. Está refiriéndose al siglo XIX: «Las estadísticas comerciales del período español destacan como principales productos de las Filipinas: tabaco, aceite de copra, azúcar, café, abacá o cáñamo de Manila, añil, etc.».

(47) ESCALANTE TIO, Felipe: «Los evangelios apócrifos de *El Padre Clarenio*. Caricaturas, activismo político y represión en Yucatán, 1903-1909», comunicación al II Encuentro Internacional de Historia de la Prensa en Iberoamérica, 1792-1950. La Prensa en las regiones celebrado del 1 al 5 de marzo del 2004 en Veracruz. Alojado en el sitio web «Red de historia de la prensa y el periodismo en Iberoamérica» [en línea] [Consulta: 8 de febrero del 2005], «<http://www.historiadoresdelaprensa.com.mx/articulos.shtml>».

económico filipino (48). Sin embargo, para terminar de fundamentar las dificultades que España tuvo en la provisión de jarcia para sus buques en Filipinas, todavía en 1911 se definía en la *Revista General de Marina*: «En el extranjero [se] ha desterrado casi por completo al cáñamo; entre nosotros no se halla muy generalizado su uso; quizá por ser su coste algo mayor y su duración algo menor que aquél» (49). Es decir, aunque la propia Marina de Guerra española considerara que la agave o cáñamo de Manila tenía mayor flotabilidad y elasticidad que el cáñamo a principios del siglo xx, seguía manteniendo una clara predisposición a confeccionar la jarcia con el cáñamo europeo tradicional cultivado en la vega de Granada. La prueba más cercana de este escaso desarrollo de la explotación del abacá en Filipinas que hemos analizado residió en los esfuerzos que desde la Corona se siguieron realizando para obtener fuentes fiables de aprovisionamiento de jarcia para sus buques en Extremo Oriente. Muchos viajeros españoles y portugueses indagaron sobre esta fibra en sus contactos con otras regiones de la zona. Casos concretos los encontramos en el agustino fray Juan González de Mendoza, quien después de su visita a China como enviado real, en 1580, consignó en su *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran Reyno de la China* (50) el uso del cáñamo como material usual en la construcción naval de aquellas latitudes. Mendoza hacía hincapié en las posibilidades del aumento de la cosecha de cáñamo, dadas las buenas condiciones del suelo y el clima. Su opinión fue reforzada más tarde por las observaciones del jesuita Alonso Sánchez, en su obra sobre China, hacia 1588. El religioso describió con detalle la utilización habitual del cáñamo en las industrias locales chinas (51) en las zonas por donde realizó su visita.

---

(48) ÁLVAREZ GUERRA, Juan: *Viajes por Filipinas. De Manila á Marianas*, Núm. 29. Madrid, 1887. «Aquel producto ha llevado el bienestar y la riqueza á sus habitantes, los cuales, á su vez, son la base de las cuantiosas fortunas que se han cimentado sobre el abacá: éste es de tan buena calidad en los campos de Albay, que las cabullerías que con él se fabrican se confunden con las más sólidas de cáñamo, producto que en los usos de la marina se ha reducido notablemente, desde que se explota aquel filamento, el cual no solamente se consume en el Archipiélago, sino que cuidadosamente es almacenado y prensado para ser expendido en lejanos centros comerciales».

(49) «Manejo marinero de los modernos buques de guerra», *Revista General de Marina*, núm. 68 (1911), 923-952, p. 927.

(50) «Ay mucho lino, de que se visten comúnmente la gente comun, y cáñamo, que usan para calafatear los navíos y para hazer sogas y maromas». GONZÁLEZ DE MENDOZA, Juan: *Historia de las cosas mas notables, ritos y costumbres del gran Reyno de la China, sabidas assi por los libros de los mesmos Chinas, como por la relacion de religiosos y otras personas que an estado en el dicho Reyno*. Digitalización del Libro Primero de la edición de Amberes de 1596 a cargo de Dolors Folch Fornesa. Sitio web de la Universitat Pompeu Fabra de Barcelona, Escola d'Estudis de l'Àsia Oriental, Departament de Humanitats, <<http://www.upf.es/fhuma/eeao/projectes/che/s16/mendoza1.htm>>. [En línea] [Consulta: 3 de julio de 2003].

(51) Biblioteca Nacional, ms. 287, ff. 198-226. SÁNCHEZ, Alonso: *Relación de las cosas particulares de la China, la qual escribió el P. Sánchez de la Compañía de Jesús que se la pidieron para leer a su Magestad el Rey Don Felipe II estando indispuesto*. Madrid, 1588.

### **A modo de conclusión**

La Corona vio desde los primeros momentos del Descubrimiento una necesidad estratégica en el fomento del cultivo del cáñamo en aquellos territorios. La razón más evidente y sobre la que hemos centrado nuestro análisis radicaba en el abastecimiento de jarcia y lona para los buques que estaban basados en aquellas tierras tan lejanas. Exploración y avituallamiento al principio de la colonización y, posteriormente, establecimiento de tráfico comercial naval y protección de éste impusieron la búsqueda de soluciones para proveer a los protagonistas de estas actividades: los barcos. Como hemos dejado dicho, se recurrió primeramente a la importación directa del cáñamo desde España para, más tarde, iniciar una serie de medidas de fomento local de la cosecha de la fibra, acciones todas conducentes a garantizar cierta suficiencia en el suministro de productos estratégicos, como la jarcia, para la navegación militar y mercante española en Ultramar. En el tiempo, estas acciones continuaron, especialmente apoyadas en el setecientos (52) por la política del reformismo borbónico, cuyo ejemplo más claro fue la implantación en Nueva España de la Fábrica Real de Lino y Cáñamo, estudiada por Ramón M. Serrera Contreras.

---

(52) DÍAZ ORDÓÑEZ, M.: «La fabricación de jarcia...».

# EL CUERPO DE MAQUINISTAS TRAS EL «DESASTRE». ANTONIO MAURA, CONGRESO DE LOS DIPUTADOS, 1899

Antonio de la VEGA BLASCO  
Capitán de navío

Los maquinistas de la Armada, tras el llamado «Desastre», fueron protagonistas, sin desearlo, de las discusiones parlamentarias que se produjeron a raíz de la derrota.

Sobre el Cuerpo habló el diputado Antonio Maura (1) el 6 de diciembre de 1899 al analizar el presupuesto del Ministerio de Marina para el año 1900. Se trataba del tercer turno de intervenciones en contra de la totalidad del proyecto de ley. Los anteriores habían sido ejercidos por los diputados Auñón (2) y Bergamín (3). Era ministro de Marina el almirante Gómez Imaz (4).

Maura, en su discurso, reflexionó extensamente sobre el rendimiento de los servicios de máquinas durante el combate de Santiago de Cuba, con ideas

---

(1) Antonio Maura fue elegido diputado por Palma de Mallorca en 1881 y continuó sin interrupciones hasta el golpe de Primo de Rivera, en 1923. Su primera dedicación «oficial» a los temas de la Armada se encuentra al ser designado, junto al senador Albacete, para formar parte de la Junta de Directores del Ministerio de Marina, cuya organización fue aprobada por decreto de 26 de abril de 1884, siendo ministro el almirante Antequera en un gobierno de Cánovas. (BORDEJÉ, F.: *Crónica...*, tomo II, p. 128.) Para profundizar en su trayectoria en temas marítimos, RUIZ CASTILLO, J.: *Antonio Maura...*, y VEGA, A. de la: *Los conocimientos marítimos de Antonio Maura*, trabajo de investigación inédito. Curso de doctorado 1996-1998, UCM.

En 1899 Maura ya había sido ministro en dos ocasiones: de Ultramar, desde el 11 de diciembre de 1892 al 12 de marzo de 1894, y de Gracia y Justicia, desde el 4 de noviembre de 1894 al 23 de marzo de 1895, lo que le daba un peso importante en momentos tan críticos (URQUIJO GOITIA, p. 264).

(2) En aquellas Cortes, Auñón era diputado liberal por la circunscripción de Cádiz (lo fue desde 1893 hasta 1905). VARELA ORTEGA, J., p. 658. Había sido ministro de Marina desde el 18 de mayo de 1898 al 4 de marzo de 1899, o sea, durante el «Desastre», en gobierno de Sagasta (URQUIJO GOITIA, p. 160). El discurso en contra del proyecto de ley se pronunció el 5 de diciembre de 1899. *Diario de Sesiones*, núm. 79, p. 2545.

(3) Francisco Bergamín era diputado conservador por la circunscripción de Campillos en Málaga (lo fue desde 1886 hasta 1910) (VARELA ORTEGA, J., p. 672). Sería ministro en varias ocasiones a partir de 1913. (URQUIJO GOITIA, J. A., p. 169.)

El discurso fue pronunciado el 6 de diciembre de 1899. *Diario de Sesiones*, núm. 80, p. 2576.

(4) Gómez-Imaz no era diputado y fue ministro de Marina desde el 5 de marzo 1899 (relevó a Auñón) hasta el 18 de abril de 1900, en gobiernos de Sagasta y Silvela (URQUIJO GOITIA, p. 228). Fue uno de los pocos que en la Junta de Almirantes celebrada en Madrid el 23 de abril de 1898, convocada por el ministro de Marina, Bermejo, votó en contra de la salida de la escuadra de Cervera hacia Cuba.

que, sin citarlas expresamente, parecían influidas por un artículo publicado en la *Revista General de Marina* por el capitán de fragata Triana. Asimismo, recordó un discurso suyo, en el mismo Congreso, del año 1890. Por ello, antes de estudiar el discurso de Antonio Maura, es necesario tratar ambos temas en los antecedentes. Para completar lo expuesto se tratarán las opiniones vertidas antes y después del Desastre por los capitanes de navío Bustamante y Concas y por los propios maquinistas, notablemente molestos por su protagonismo y por las deficiencias que se les achacaron.

## Antecedentes

### *Opiniones del capitán de fragata Bustamante, escritas en 1890, sobre el material (5)*

Expondremos una síntesis de lo escrito por el ilustre marino que, como es conocido, fallecería el 19 de julio de 1898 a consecuencia de las heridas sufridas en tierra combatiendo al frente de las tripulaciones desembarcadas de la escuadra.

«Estado y situación del país: Escasez de recursos, aunque no tanto que nos obligue a permanecer inermes. Situación aislada del resto de Europa; fronteras terrestres defendidas por la naturaleza y pueden estarlo en absoluto en una política hábil. En cambio extensa frontera marítima indefensa; valiosísimas provincias insulares; lejanas y ricas colonias muy codiciadas, cuya posesión mantenemos sólo por razón del equilibrio europeo, pues no tenemos fuerzas para mantener nuestras comunicaciones con ellas».

No se puede ser más claro en el análisis político-estratégico.

Al tratar sobre los tipos de buques que convenían a España en la famosa controversia acorazados o cruceros, Bustamante escribía: «Si España no tuviese posesiones ultramarinas, el mejor tipo de buques sería, a mi juicio, el guardacostas *Ariete*, de gran marcha y poco radio de acción: pero como debe preverse el caso de que los Estados Unidos nos obliguen a llevar a Cuba nuestra escuadra...». A continuación, Bustamante expone las características que deben tener los buques de la escuadra: desplazamiento, artillería, blindaje, radio de acción, de velocidad, práctica, etc., extrayendo de ello la conclusión, evidente ya entonces, de que se necesitaban acorazados.

Reflexionaba Bustamante sobre diversas noticias relativas a los cruceros:

«La salida del ministro de marina alemán Von Caprivi, en Julio del 88, fue debida, en parte, al menos, a su preferencia por los cruceros. Los oficiales

---

(5) Bustamante trasladaba al gran público sus reflexiones sobre el material de marina del momento, basadas en la lectura de las más importantes publicaciones técnico-navales extranjeras.

alemanes de la nueva generación creen, sin dejar de reconocer la utilidad de estos buques, que “el desarrollo de la política colonial alemana exige buques de combate para poder hacer frente a Italia, Rusia, Austria o España”.

»Es de notar que la poderosa nación alemana, que es entre todas las del mundo la que más partido pudiera sacar a los cruceros, se dedica a los buques de combate: pero esta decisión es lógica desde el momento que aspira a ser potencia colonial».

Sobre los cruceros que se están construyendo en España, trasladaba las siguientes opiniones del eminente ingeniero naval inglés Edward Reed (6):

«Sir Edward Reed critica rudamente al Almirantazgo por la construcción del tipo Orlando (nuestros cruceros de Bilbao y los que se van a construir en los arsenales son Orlandos grandes). En otros escritos llega a calificar hasta de inhumano el enviar gente al combate en esta clase de buques. Contestándole Mr White dice que “la opinión casi unánime que ha oído expresar a los oficiales de marina es la de que, aparte de la distinción técnica entre buques acorazados o protegidos, estos buques son buenos”, pero añade luego a renglón seguido que “nunca se ha contado con ellos como buques de combate, sino como cruceros de faja o blindados”».

Continúa Bustamante: «El Almirante Baird opina que “por mucho que se les cargue de artillería, nunca los buques sin blindar serán buques de combate. Los actuales cruceros tienen malas condiciones de habitabilidad. El calor abajo es insostenible”». Estas opiniones foráneas inducen a Bustamante a aconsejar la revisión del programa español de construcciones.

Otro aspecto que preocupa a Bustamante es la escasa o nula protección del personal. Se efectuaban muchos estudios y proyectos para proteger las partes vitales del buque, tales como cañones principales y máquinas y calderas, con olvido del resto. Ello, desde luego, venía derivado de la imposibilidad de blindar todo el buque, por el desmesurado aumento de tonelaje que ello entrañaría y, por ello, de los costes. «Importantísima es la protección de la línea de agua; pero parece absurdo reconcentrar sobre ella todo el peso defensivo y dejar a los tripulantes completamente a la merced de los terribles efectos de los proyectiles modernos.» El combate de Santiago demostraría palmariamente este error.

A Bustamante le preocupaba la velocidad real de los buques, tan diferente de la obtenida en pruebas. Y comenta noticias inglesas: «Sería absurdo el pretender [obtener] en la mar la velocidad obtenida en las pruebas sobre la milla. Las tablas del Almirantazgo indican que para navegación seguida sólo debe contarse con los dos tercios de la potencia máxima». Ello se debe tanto a las averías que sufre el material al someterlo a esfuerzos máximos como a la disposición de las carboneras y a la necesidad de incrementar el número de

---

(6) 1830-1906, verdadero creador de la flota inglesa de acorazados con torres giratorias, desde su puesto de director de Construcciones Navales.

marineros para atender los hornos de las calderas, sobre todo si los fogoneros no eran auténticos profesionales.

«Informes de los almirantes encargados de estudiar los resultados de las maniobras del 88: “Debemos llamar la atención sobre el gran número de marineros empleados en las máquinas durante las maniobras. Esto puede ser debido a ser demasiado reducida la dotación de fogoneros, o a falta de idoneidad, inclinándonos a creer que sea esta última la causa”.»

Citando un artículo de la revista *Engineer* de agosto de 1889, titulado «Estiba del carbón en los buques de guerra»:

«Es muy común oír hablar de subdivisiones numerosas, compartimentos estancos, protección por medio de las carboneras, etc., etc., pero lo que hasta ahora no se ha hecho resaltar en público, es que estos sistemas implican el llevar el carbón en una multitud de (*sic*), en los que cuesta mucho trabajo meterlo y de los que es muy difícil sacarlo para llevarlo a las calderas.

»En el *Magicienne* no bastó la tripulación entera para hacer carbón, y hubo que auxiliarla con 50 hombres del *Northumberland*.

»Todo esto proviene de la necesidad de tener una cubierta protectora que cubra las máquinas, calderas y pañoles, y un sistema de compartimentos que subdividan inmediatamente el buque. La conveniencia de estas disposiciones es indispensable en teoría; pero en la práctica es imposible marchar a toda fuerza con las puertas estancas cerradas y, por lo tanto, las ventajas de la subdivisión resultarán ilusorias y engañosas. No es que pidamos la supresión de los compartimentos estancos; hacemos sólo constar un hecho real, a saber: que llevándolos cerrados es imposible obtener la velocidad máxima en un combate».

Todos estos asuntos, entresacados entre las opiniones y comentarios de Bustamante, tendrán su importancia en la guerra con Estados Unidos y en la resaca posterior.

### **El diputado Antonio Maura en el Congreso y los maquinistas en 1890**

El diputado Antonio Maura, el 14 de mayo de 1890, pronunció en el Congreso un discurso muy importante al analizar el presupuesto del Ministerio de Marina. Era ministro el contralmirante Romero Moreno —ocupaba la cartera desde el 21 de enero de 1890— en un gobierno de Sagasta, por lo que cabe suponer que la mayor parte del presupuesto lo había preparado el anterior ministro, Rodríguez de Arias.

El discurso, como todos los de Maura, fue intenso, y en él evidenció la gran profundidad en sus conocimientos sobre la Marina, tanto históricos como del momento. Trató sobre los maquinistas en los siguientes términos:

«Los maquinistas, en cambio [Maura acababa de explicar a los diputados que en la Armada existían tres escuelas de administración, una academia de

Infantería de Marina y la Escuela Naval], no tienen en España donde estudiar. Y, sin embargo, para quien posea algunas ideas de lo que es un buque moderno, parece innecesario encarecer la importancia de las funciones de los maquinistas a bordo, porque, al fin y al cabo, en la cámara de calderas y en los compartimientos de las máquinas reside toda la vitalidad del buque: la marcha, las evoluciones, el movimiento de sus torres, el movimiento y la carga de los cañones, todo lo que es vida dentro del barco reside allí, pues del vapor proceden también el impulso de los aparatos que se muevan directamente por agua o aire comprimido, y el fluido eléctrico que alienta otros órganos de la nave.

»Es menester que esos delicados mecanismos estén confiados a manos expertas, capaces no sólo de conducir las máquinas en plena paz, en circunstancias normales, sino de acudir por sí instantáneamente a remediar los mil accidentes, las complicaciones que pueden ocurrir, no ya durante un combate, sino en el mero curso de las navegaciones, porque están dispersos en los compartimientos del buque los diversos mecanismos, elementos que combinados todos constituyen la vida de la nave, su marcha, sus evoluciones, la posibilidad de defensa, quizá hasta la posibilidad de sostenerla a flote.

»¡Pues esos hombres no tienen donde seguir su carrera!

»¡Qué de otra manera procede la Nación que en materia de organización naval hemos de tomar como ejemplo! Porque allí en Inglaterra no solamente está organizada la carrera del maquinista, cultivada con amor; no solamente reciben las enseñanzas, por cierto radicadas en el taller y, por accidente, en el aula, de modo que van en días alternos al aula, pero cotidianamente al taller a trabajar como obreros especiales, sino que luego pasan a perfeccionar sus estudios en el Colegio Real de Greenwich, y al cabo de siete u ocho años de carrera. La consideración de ese Cuerpo en la Armada inglesa está significada frente a la que le damos nosotros con esta sencilla comparación: en el Estado General de la Armada inglesa, inmediatamente después del Cuerpo General, donde están los almirantes, los que mandan buques, figuran los maquinistas, antes que los demás cuerpos de oficialidad.

»Aquí, en España [,] primero está el Cuerpo General, después los ingenieros, siguen los artilleros, luego la infantería, el Cuerpo administrativo, el de sanidad, el eclesiástico, el jurídico, los guarda-almacenes y los archiveros; entran enseguida los subalternos; a la cabeza están los contra maestres y los condestables; al final aparecen los maquinistas, lo cual no es mero accidente; tan no lo es, que la administración de la Marina, además de no ocuparse de establecer la enseñanza de los maquinistas, tampoco se inquieta por no tener maquinistas para los nuevos buques. Cuando sean botados al agua los que están en grada, no habrá los maquinistas necesarios. En cambio sobran muchísimos otros oficiales de todos esos Cuerpos, en alguno de los cuales, durante el espacio de sólo seis años, [se] ha duplicado recientemente la oficialidad».

Como se observa, Maura estaba muy informado de la realidad; no había escuelas, los maquinistas ya eran fundamentales y no había ninguno para los

nuevos buques en construcción. Los maquinistas con «equiparación» a oficiales no figuraban en el primer tomo del Estado General de la Armada desde la real orden de 3 de diciembre de 1886; todo el Cuerpo estaba en el segundo (subalternos).

### Los cruceros del Nervión y los maquinistas

Los cruceros del Plan Rodríguez de Arias fueron los tres construidos en los astilleros del Nervión: *Infanta María Teresa*, *Oquendo* y *Vizcaya*, botados, respectivamente, los días 30 de agosto de 1890, 4 de octubre de 1891 y 8 de julio de 1891. Montaban máquinas de triple expansión con una potencia total de 13.400 caballos con tiro forzado en calderas. Éstas eran cilíndricas, con una presión de trabajo de 11,5 kg/cm<sup>2</sup>.

Formaban parte de la comisión inspectora de la Armada en las pruebas del *Teresa* los maquinistas mayores de primera Lorenzo y Lloveres, y los de segunda Rico, Vizoso, Veiga, Torrente, Fajardo, Bobo y Otero (7).

El *Boletín del Círculo de Maquinistas* de 1 de enero de 1894 se hizo eco de dichas pruebas: «Éstas tuvieron lugar bajo la dirección facultativa del ingeniero inglés [de los Astilleros del Nervión], teniendo a sus órdenes personal mecánico en crecido número y el necesario de excelentes fogoneeros. Su primera medida fue pedir para el primero cómodo y apropiado alojamiento, ocupando los maquinistas y mecánicos aventajados los camarotes de oficiales de que se pudo disponer. Inútil nos parece consignar que dichos maquinistas disfrutaban, además de las mesas, crecidos sueldos —a las pruebas [,] que se prolongaron más de un mes, [asistió] el personal, en su mayoría extranjero— y a nadie [,] que sepamos, ha sorprendido ver a maquinistas de una empresa particular alojando y arranchando en la cámara de Oficiales de un buque de guerra que arbolaba la bandera española, formando extraño contraste con los de su dotación [,] que están muy lejos de gozar tales distinciones» (8).

### Importante falta de maquinistas

Las dotaciones, a mediados de 1895, del *Pelayo* y del *Infanta María Teresa* se completaron a duras penas y en este último embarcaron de golpe y urgentemente siete terceros de los últimos examinados.

Los cruceros *Vizcaya*, *Alfonso XIII* y *Oquendo* —se estaban armando a toda prisa los dos primeros, y se hallaba próximo a ser entregado el último— se encontraban sin personal alguno *por no haberlo en ninguno de los tres departamentos*.

---

(7) El *Teresa* dio en pruebas de velocidad 18,4 nudos, durante ocho corridas de la milla en Ferrol. Desplazaba 7.000 toneladas. *Revista General de Marina*, 1893, p. 498.

(8) *Boletín del Círculo de Maquinistas*, núm. 65, p. 1106.

Y todo ello bajo los ataques constantes e insidiosos de algunas personas. En su día se hicieron comentarios sobre si la pérdida del *Reina Regente* se había debido a fallos de los maquinistas. Cuando algún buque arribaba a un puerto por mal tiempo, enseguida se afirmaba que era por fallo de las máquinas. Lo mismo sucedió con el torpedero *Filipinas*. Camino de La Habana, tuvo que quedarse en Canarias por fallos en las calderas. Inmediatamente se dijo que los culpables eran los maquinistas. Si los tubos estaban picados por oxidaciones, era por falta de limpieza. El buque se acababa de entregar y era el primer viaje largo que emprendía. El *Filipinas* sufrió antes de la entrega nueve o diez pruebas de velocidad, una de ellas a tiro forzado, sin haber conseguido en ninguna de ellas la velocidad contratada (9).

En septiembre de 1895 se convocaron 30 plazas de terceros maquinistas: sólo aprobaron tres candidatos. Se hizo un llamamiento a los maquinistas de la Marina Mercante, con resultado prácticamente nulo: «Es ciego el que no quiere ver». Ingresar en el Cuerpo no era atractivo por lo bajo de los sueldos, la nula promoción interna y la ninguna consideración. Dispensando edad y procedencia, se volvieron a convocar otras 30 plazas: ingresaron seis individuos. La falta de personal en el Cuerpo era notoria:

«Por falta de personal se echó mano de parte de los alumnos que hacían sus estudios en la escuela para la dotación del crucero *Vizcaya*, así como de los que, habiéndolos terminado a duras penas, debían examinarse para el empleo de maquinistas mayores en el mes último, negándoles su justísima petición de pasar a este departamento [Ferrol] para verificarlo. Por falta de personal, la misma y ya incompleta dotación de máquinas que hizo el viaje a Alemania en el *María Teresa* tuvo que asistir a las pruebas que en Bilbao hizo el *Oquendo*, conduciéndolo a esta capital para volver luego con el *Teresa* al citado puerto y regresar seguidamente saliendo de nuevo en el *Oquendo* e incorporándose a la Escuadra. Y por falta de personal se extremaron las cosas llevándolas a veces a límites inhumanos» (10).

Dado que la escuela no se creaba y que los nuevos barcos que se estaban poniendo en servicio llevaban máquinas, sólo restaba suplir la falta de previsión, naturalmente, con improvisación. Abriendo la mano lo máximo posible, se llamó a servir en la Armada como primeros maquinistas a los segundos de los buques de comercio que reunían ciertas condiciones de navegación. Al amparo de esta disposición, se contó en la Armada con casi cincuenta primeros maquinistas contratados por cierto período de tiempo, durante el cual tampoco se hizo lo necesario para poder relevarlos al fin de sus contratos. Por cierto que entre estos nuevos maquinistas se daba el caso, verdaderamente anómalo, de que «alguno de ellos fue contratado para servir como primero en la Armada, unos meses después de haber probado ante un tribunal de exámenes su inaptitud para desempeñar el cometido de aprendiz maquinista, y que ahora irá a

---

(9) Noticias publicadas en el diario de Cartagena *Noticias*.

(10) *Boletín del Círculo de Maquinistas*, núm. 72, 1 de octubre de 1895, p. 1230.

servir como tal primero al lado de sus compañeros de promoción considerados más útiles que él y que todavía no han pasado de las clases de aprendices».

Dada la categoría del personal que se contrata, se prevé que habrá que volver a contratar extranjeros. La falta de escuela se hacía a estas alturas ya incomprensible. Hasta la Compañía Trasatlántica tenía ya la suya, instalada desde 1889.

## Los maquinistas en el combate de Santiago de Cuba

El Estado General de la Armada para el año 1898 nos proporciona las siguientes cifras. Los maquinistas, por sus empleos, eran : 6 maquinistas jefes, 24 mayores de primera clase, 32 mayores de segunda, 112 primeros maquinistas, 95 segundos y 140 terceros. Como resto de antiguas organizaciones, también estaba en servicio el segundo maquinista, indígena de Filipinas, Enrique Salafranca y Fabián.

Formaban por tanto el Cuerpo 410 individuos. Los últimos terceros maquinistas habían ingresado el 27 de noviembre de 1897.

Otro dato interesante es que estaba embarcado el 79,5 por 100, y el 20 por 100 restante no se puede decir propiamente que estuviese destinado en tierra, ya que este porcentaje incluye a los que estaban con licencia (13 individuos, 3,1 por 100) o los que se hallaban en tránsito (siete), y también al segundo maquinista Ernesto Teijeiro, que en aquellos momentos estaba en el manicomio de Conjo.

El 80 por 100 del Cuerpo estaba embarcado; es un número a recordar. Estos hombres desarrollaban su sacrificada y dura profesión a bordo de algo más de 80 buques de combate, de más de 100 toneladas, con esta distribución: 1 acorazado, 2 costeros, 1 monitor, 4 cruceros acorazados, 16 cruceros, 45 cañoneros, 7 destructores y 5 torpederos, además de muchas lanchas cañoneras, apropiadas para barajar las costas de nuestras colonias, 4 transportes, 2 vapores de la Comisión Hidrográfica, etc.

Algunos de los destinos de tierra eran: en los jefes y mayores, dique y machina en los arsenales, profesor en la escuela de maquinistas, auxiliar de Estado Mayor..., y en las clases subalternas, brigadas torpedistas de los arsenales, instalaciones eléctricas y factorías.

La plantilla teórica de los maquinistas en los llamados «cruceros del Nervión» (*Oquendo*, *Vizcaya*, *Infanta María Teresa*), por real orden de 24 de marzo de 1894, era la siguiente: 2 mayores, 4 primeros maquinistas, 4 segundos, 8 terceros y 12 aprendices, que en rigor no formaban parte del Cuerpo de Maquinistas. El crucero *Cristóbal Colón* tenía su plantilla aprobada por real orden de 5 de noviembre de 1896, plantilla igual a la de los buques anteriores, dada la disposición similar de las cámaras de máquinas.

La plantilla teórica de los torpederos tipo Terror, por real orden de 22 de marzo de 1897, era: 1 mayor, 2 primeros, 2 segundos, 4 terceros y 2 aprendices. De este tipo combatieron el *Furor* y el *Plutón*.

EL CUERPO DE MAQUINISTAS TRAS EL «DESASTRE»...

La suma total de las dotaciones de maquinistas, por empleos, nos expresa el total teórico de la escuadra que fue al combate: 10 mayores, 20 primeros, 20 segundos, 40 terceros y 52 aprendices. Total, 142 individuos, sin contar los aprendices, cifrados en noventa.

La realidad, sin embargo, era otra; fueron al combate los maquinistas siguientes: 7 mayores, 33 primeros —de ellos, 21 maquinistas mercantes contratados, algunos incluso en los últimos momentos, al filo de la salida hacia el Caribe—, 11 segundos, 36 terceros —cuatro de ellos eran aprendices veteranos habilitados para el empleo— y 51 aprendices. La suma total era de 138 individuos, sin contar los aprendices, que sumaban 87. Plantillas cubiertas, sin atender a los empleos ni al origen, al 97 por 100.

	Oquendo		Vizcaya			M. <sup>a</sup> Teresa			Colón		Torpederos			Total		
	P	R	P	R		P	R		P	R	P	R		P	R	
May	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1		10	7	3
1. <sup>o</sup>	4	9 (6)	1	4	4 (3)	4	9 (6)	2	4	4 (3)	4	7 (3)	3	20	33 (21)	6
2. <sup>o</sup>	4	2	1	4	3		4	2		4	2			20	11	1
3. <sup>o</sup>	8	5	2	8	9 -1- 1	8	5		8	10 -1-	8	7 -2-	4	40	36 -4-	7
Ap	12	12	2	12	12	1	12		12	11	4		2	52	51	5
Total	30	30 (6)	6	30	29 (3)-1-3	30	30 (6)	4	30	28 (3)-1-	22	21(3)-2-	9	142	138 (21)-4-	22
Total sin Ap	18	18 (6)	4	18	17 (3)-1-2	18	18 (6)	4	18	17(3)-1-	18	17(3)-2-	7	90	87 (21)-4-	17
Total del Cuerpo		12		14		12			14		14			66		

FUENTE: elaboración propia.

P = Plantilla teórica, R = Plantilla real. Entre paréntesis, Contratados; entre guiones, habilitados de; en rojo, fallecidos (11).

Veintidós fallecidos de 138 presentes en los servicios de máquinas es el 15,9 por 100 de bajas, si se excluyen los aprendices; 17 fallecidos de 87 es el 19,5 por 100 de bajas pertenecientes a los maquinistas presentes en la jornada. Pertenecientes al Cuerpo había 66 maquinistas y fallecieron 14, lo que representa el 21,2 por 100.

Conozcamos algunas circunstancias de la Escuadra.

No es posible conocer el esfuerzo de las dotaciones de máquinas de la escuadra de Cervera durante la guerra sin plantear en profundidad sus condiciones de vida.

Se puede afirmar que las navegaciones de los distintos buques fueron incesantes desde los primeros meses del año 1898. El *Vizcaya* partió hacia Nueva York cuando las relaciones con Estados Unidos ya eran tirantes. Al salir de Cartagena, a la vista de lo mermado de su dotación, tuvo que embarcar maquinistas mercantes contratados al efecto. El jefe de máquinas (maquinista mayor de primera clase) no fue relevado, cogiendo el testigo el siguiente

(11) Los fallecidos (muertos y desaparecidos, en combate o por su consecuencia) fueron los siguientes:

te, el maquinista mayor de segunda clase Gerardo Fontela. Este buque fue a La Habana (después de estar en Nueva York, ya conocida la explosión del *Maine*), y allí se reunió con el *Oquendo*, para salir ambos hacia Cabo Verde a incorporarse a la Escuadra.

El *Oquendo* salió de Cartagena el 12 de febrero, hizo escala en Canarias (para cargar carbón) y, al enterarse de la explosión del *Maine*, pasó a La Habana (llegó el 5 de marzo) tras comunicarse con San Juan (Puerto Rico). Allí se unió al *Vizcaya*.

Ambos cruceros, tras cargar carbón, salieron para Cabo Verde a reunirse con Cervera y el resto de la Escuadra. Llegaron el 19 de marzo.

Hay que recordar el problema de abastecerse de carbón. En cada abastecida había que introducir muchas toneladas, siempre a fuerza de brazos, a lomos de la dotación, en sacos, desde las chalanas o desde los depósitos en tierra hasta el último y recóndito compartimiento de a bordo.

---

*Oquendo*

Primer Maquinista: Justo Olivera Labandón.  
Segundo Maquinista: Miguel Guerrero Morales.  
Terceros Maquinistas: Baldomero González Iglesias.  
Juan Fernández Rizzo.  
Aprendices: José Saavedra Pita.  
Antonio Vera Moreno.

*Vizcaya*

Mayor de Segunda: Gerardo Fontela Díaz (Jefe de Máquinas).  
Tercer Maquinista: Manuel Figueroa López.  
Aprendiz: José Fernández Escaja.

*Infanta María Teresa*

Mayor de Primera: Juan Montero Vidal (Jefe de Máquinas).  
Mayor de Segunda: José Melgares Fernández.  
Primer Maquinista: Braulio Amaro García.  
Primer Maq. (contratado): Emilio Cortés Trujillo.

*Plutón*

Primer Maquinista (contratado): José Ramón Castro Mata.  
Terceros: Miguel Hidalgo Marabotto.  
José Macías Están.  
(Habilitado) Eugenio Muñoz Marín.

*Furor*

Primer Maquinista: Ricardo Gómez Rego (en Lazareto de Vigo al ser repatriado).  
Primer Maq. (contratado): Francisco Guerrero Mata.  
Tercer Maquinista: José Cervera Macías.  
Aprendices: Juan Ortiz Romero.  
Juan Arteaga Goma.

Se navegaba a dos guardias de seis horas cada una —seis trabajando cada uno en su destino y seis descansando, atendiendo a las necesidades naturales e imperiosas de la vida—. Y en el destino la temperatura de las cámaras de calderas y de máquinas no bajaba de 50 °C. Y ello sin dejar de atender los zafarranchos de combate, bien reales por creer que se avistaban enemigos en aquellos dudosos momentos, bien por ejercicios en lo que toda la dotación acudía a sus puestos. El cansancio producido por el trabajo y la tensión del momento no necesitan comentario.

A la par de las guardias, se preparaban los buques para el combate, corrigiendo defectos palpables, conocidos por la vida diaria; por ejemplo, que las tuberías de vapor auxiliar carecían de válvulas que interrumpieran el servicio a cada uno de los aparatos y que además circulaban en su mayoría fuera de la cubierta protectora (máquinas de levar anclas, servomotor del timón, máquinas de compresión para las torres de artillería y ascensores de proyectiles de las torres de 140 mm). Un sola rotura dejaba sin servicio a los demás. Este asunto se resolvió instalando pletinas ciegas en cada aparato (en aquellos casos que fuera posible), para evitar pérdidas en caso de rotura.

Las grandes piezas de respeto (émbolos y tapas de cilindros) tuvieron que ser aseguradas, para protegerlas de los impactos. Hubo asimismo que efectuar modificaciones en circuitos (refrigeración de agua de los compresores de torpedos).

Cuando la Escuadra llegó a Santiago, el único carbón allí disponible era un Cumberland de muy baja calidad, proveniente del ferrocarril y de unas minas de hierro de Daiquiri.

Si se guardaba el mejor carbón para la salida o el combate, había que consumir el malo, lo que aumentaba las limpiezas interiores en las calderas, con el consiguiente desgaste de las dotaciones, que también asistían constantemente al servicio de botes y lanchas exploradoras. Por añadidura, debían reponer carbón y formar compañías de desembarco, auxiliando al Ejército de Tierra en el frente —colaboraron más de mil marineros de las dotaciones—, amén del servicio a bordo.

En esta acumulación de fuerzas no podemos olvidarnos de los tres torpederos y tres destructores que desde la Península, al mando del capitán de navío Villaamil, fueron enviados al posible combate y permanecieron en Cabo Verde a la espera de acontecimientos y, en su caso, del resto de la Escuadra; salieron desde Canarias hacia las Antillas el 24 de marzo y llegaron a Cabo Verde el 1 de abril.

Cervera salió de Cádiz con el *Teresa* y el *Colón* el 8 de abril (llevaban navegando desde el 29 de marzo), llegando a San Vicente de Cabo Verde el 14 de abril. La Escuadra, una vez efectuada la conjunción de fuerzas, salió el 29 de abril hacia el Caribe. Tras una estancia en Curaçao, el 14 de mayo, una vez más para hacer carbón y conocer noticias, fondeó en Santiago de Cuba el 19 de mayo.

Tras los meses de navegación relatados, fue necesario apagar calderas y máquinas y efectuar un recorrido general, incluyendo el cambio de aguas en

calderas (en total, más de 600 toneladas), y hacer, una vez más, repuesto de carbón. En el puerto apenas había medios; se carecía de aljibes para el agua y de gabarras para el carbón.

El 26 de mayo la Escuadra quedó bloqueada. Aquel día tenía el *Infanta María Teresa* 300 toneladas en carboneras, 500 cada uno el *Oquendo* y *Vizcaya*, y 700 el *Colón* (se recuerda que la capacidad de carboneras era de 1.050 toneladas).

La escasez de carbón fue uno de los factores determinantes de todos estos movimientos de buques, aunque hasta la fecha no se ha efectuado un estudio real de necesidades y consumos.

### **Comentarios del capitán de navío Concas al combate de Santiago**

Víctor Concas, comandante del crucero *Infanta María Teresa*, en su libro *La escuadra del almirante Cervera* dedica un capítulo «absolutamente profesional» (el XI) al análisis de la batalla, incidiendo, sobre todo, en el material. Tratando sobre las máquinas y los maquinistas, que es lo que aquí interesa, escribe:

«Positivamente el punto más débil de nuestra escuadra fueron las máquinas y especialmente los fogoneros. Recordemos sobre esto que nos impresionó hace tiempo un artículo del almirante Freemantle, que decía que el día del combate ni las máquinas, ni los fogoneros darían el resultado que de ellos se esperaba; teoría que supe confirmada por uno de los jefes del Estado Mayor de la Escuadra inglesa que bombardeó a Alejandría, que me manifestó que en algunos de aquellos buques hubo que poner patrullas de infantería de Marina en las bocas de las escotillas para contener a los fogoneros abajo, donde no corrían algún peligro.

»De los nuestros afortunadamente no desertó ninguno de su puesto; pero con las diez calderas encendidas los buques anduvieron menos que en circunstancias ordinarias y funcionando sólo una parte de los generadores.

»Envuelve estos grandes problemas respecto al personal de maquinistas, a lo que atañe directamente, tanto más cuanto que había un número considerable de ellos en cada cámara de calderas; por consiguiente, es preciso resolver el problema de reforzar la moral sin sobrecargar de oficiales las dotaciones, puesto que los dos maquinistas oficiales son indispensables para las máquinas principales; y como reconocemos que no hay nada más imponente que la cámara de calderas, incluso los mismos pañoles de municiones, y que no hay nadie que necesite más valor que un fogonero metido en una carbonera oscura y silenciosa como una tumba, tenemos la seguridad de que, si no se halla solución a este problema, ocurrirán muchos desengaños, menos en casos de tan inmensa superioridad como tenían los buques americanos, en los que, bajo las cubiertas protectoras [,] no había más peligro que el morir de viejo. Bajo ese punto de vista y otros de que hablaremos más adelante, es indispensable que los buques tengan carboneras dispuestas de modo que puedan reservarse y que en combate no sea necesario que haya nadie dentro de ellas».

Concas proponía crear *fighting bunkers*, o sea, carboneras de combate próximas a las calderas (para no tener que traer el carbón desde puntos lejanos, mal iluminados y ventilados); que los ventiladores de aire lo introdujeran directamente en las calderas y no en la cámara de las mismas, y que existiesen aparatos automáticos para la extracción de las cenizas de los hornos. «Allí [en las cámaras de calderas] una buena parte es una masa de polvo que los ventiladores lanzan por el aire, haciendo la vida imposible; si además se han sacado cenizas candentes, o hay que parar los ventiladores, o no hay medio de vivir en una atmósfera que toma un aspecto sólido, de la que una buena parte está ardiendo.»

Recordó Concas que el *Brooklyn*, cuya velocidad debía ser de 22 millas, no pasó de 13,06, y el *New York*, con un potencial de 21, sólo alcanzó 11,06.

Continúa Concas:

«Como otros tantos buques que navegan por el océano, los cruceros nuestros tenían la tubería auxiliar en una sola red, sin más válvula de incomunicación que la de la salida de la caldera; de modo que si se averiaba el silbato de vapor, por ejemplo, había que parar torres, ascensores de municiones, cabrestantes, luz eléctrica; en fin, todo, menos el servomotor del timón, que tenía una tubería especial e independiente. De estos tubos, el único que tenía válvula de incomunicación era el tubo de vapor de la bomba de achique; pero que, en lugar de tener esa válvula debajo de la cubierta protectora, estaba colocada como un metro sobre ella.

»Durante nuestra permanencia en Santiago se pusieron tapas ciegas a toda la tubería que salía sobre la protectora, con lo que nos quedamos sin chigres para las cenizas, sin silbatos, sirena, y aun sin cabestrantes y pluma de la exploradora, que cada vez que funcionaba irrogaba una verdadera faena, no exenta de peligro al tener que destapar su tubo de vapor. Resultado: que faltaban esos elementos cuando más falta hacían, recargando de enorme fatiga a la marinería cuando hacía precisamente más falta que estuviera descansada.

»Muchos son los buques que se hallan en estas condiciones, siendo indispensable que, en todos los de guerra donde no puedan utilizarse motores eléctricos, haya válvulas de incomunicación en todos los tubos de vapor, y que esas válvulas estén debajo de la protectora, y hasta en la separación de cada mamparo estanco y en toda unión de varios ramales; pues no hay que olvidar que la misión de los buques de guerra es el destrozo, y que, por consiguiente, si no se prevé esta contingencia, las máquinas auxiliares resultan inútiles precisamente cuando más falta hacen.

»En relación con cuanto hemos dicho del vapor y de sus accidentes está la temperatura inverosímil que hay dentro de los buques de guerra cuando funcionan todas las máquinas, tal, que entendemos que uno de los problemas más urgentes es el de la ventilación, pues sin ella en muchos sitios la vida es imposible, y siempre la vida de los hombres será lo primero en todas partes. Por esto mismo creemos que los motores eléctricos se han de generalizar mucho más dondequiera que tengan aplicación; con lo que puede tenerse una estación central debajo de la protectora, en la que, lo mismo que donde haya

un tubo de vapor, es preciso buscar el medio de disminuir la temperatura a cualquier costa.

»Esa alta temperatura es el primero y gran peligro de incendio; y como la disminución de efectos combustibles tiene un límite, como veremos a renglón seguido, insistimos en lo dicho sobre los peligros que consigo trae este exceso de calor.

»A bordo de los tres cruceros, y durante el combate, se habían abierto todas las tuberías de contraincendio, y las bombas funcionaban de modo que estuviesen completamente anegadas las cubiertas, hasta que en el *María Teresa*, en el *Oquendo* y *Vizcaya* se partió en dos el tubo principal, y esa poderosa columna de agua caía sobre las calderas produciendo hasta alarma en lugar de ir a apagar los fuegos de arriba.

»Uno de los defectos capitales de nuestros buques eran las juntas de los tubos, los que perdían apenas se llegaba cerca de las 125 libras de presión (la presión de trabajo prevista era de 163,56 lbs/pu<sup>2</sup>) y como para funcionar a toda velocidad había que pasar bastante de esa presión y, por consiguiente, hacer averías, y con esas averías promover un escándalo ante esa opinión pública inverosímil que califica de carena cada vez que un buque va a dique, de ahí un círculo de hierro del que nosotros no pudimos pasar nunca y del que es preciso pasar so pena de que, al estar frente al enemigo, se presente el horrible problema de, una de dos, o no forzar la máquina, o exponerse a averías que dejen al buque inutilizado».

Sobre la muerte del jefe de máquinas del crucero *Infanta María Teresa*, Montero Vidal, escribió:

«Como es consiguiente el gran tubo de vapor de la gran bomba de achique quedó como estaba (en la red general de vapor auxiliar, sin válvulas en el circuito para poder cerrar vapor en determinados aparatos) pero [,] roto durante el combate, fue sin duda el elemento decisivo de la pérdida del *María Teresa*, pues el escape de vapor hizo bajar el andar de tal modo, que equivalía a la renuncia de toda salvación. Difícil es poder colegir cuál fue la causa de la rotura de ese tubo de vapor, pues, según la información que hice al efecto después del combate, aparece que fue un proyectil, a pesar de que nadie puede atestiguarlo, pues los que estaban en el sitio perecieron todos, ya muertos por las dos granadas de 13 pulgadas que allí reventaron, o asfixiados por el vapor. Yo me inclinaba a creer que hubiese sido la causa de la rotura la conmoción consecuente a la explosión de aquellas dos granadas; pero de dicha información aparece más bien que no, y que la conmoción, que en el puente se sintió como si hubiese explotado un pañol, debió [de] romper algún tubo de la máquina de estribor, pues el vapor salía directamente de la cámara de máquinas antes de romperse el tantas veces citado tubo de vapor de la bomba de achique, lo que quizás pueda también explicar la muerte del oficial maquinista D. Juan Montero, jefe de la máquina, del que no se tuvo más noticia, y que debió [de] perecer por el vapor de los tubos del compartimiento de estribor [en] que tenía su destino».

El *Boletín del Círculo de Maquinistas* publicó unas sucintas biografías de Montero, Fontela, Melgares y Gómez Rego. Al tratar sobre Melgares, comentó amargamente:

«Un diario sevillano, a quien nos hallábamos dispuestos a hacerle severos cargos si oportunamente no lo hubiese rectificado, dijo por cuenta propia que nuestro malogrado compañero era hijo del célebre bandido andaluz del mismo apellido.

»No queremos aventurar juicios, pero la ligereza e imprecisión con que procedió el citado periódico, nos da motivo para sospechar que, como se trataba de persona perteneciente a una modesta Corporación de la Marina, no había escrúpulos en echar sobre ella y su honrada familia infamante calumnia desprovista de todo fundamento».

### **Artículo del capitán de fragata Triana sobre el Cuerpo. Contestación del maquinista mayor Landrove (1899)**

Al escribir Concas el capítulo XI del libro que se está citando sobre la escuadra del almirante Cervera advertía: «Este capítulo, absolutamente profesional, procuren no entenderlo al revés los que lo lean y no sean marinos experimentados en las cosas de la guerra». Este preámbulo no fue entendido, ni siquiera por algunos profesionales. El capitán de fragata Manuel Triana, comandante del crucero *Marqués de la Ensenada*, escribió un artículo en la *Revista General de la Marina* de julio de 1899 (12) titulado «Maquinistas de la Armada. Imperiosa necesidad de crear una escuela de maquinistas de la Armada y dar mayor fijeza a este personal embarcado». Su línea argumental estaba basada en la idea de que los maquinistas existentes eran sólo prácticos, con escasos estudios y, por ello, necesitados de largas permanencias a bordo de los buques hasta que conocieran perfectamente sus instalaciones. «Hoy, que el alma de los buques modernos está en sus difíciles y complicadas máquinas y calderas, para sacar de ellas todo el partido posible en tiempos de guerra, así como la mayor economía en los de paz, nos encontramos con un personal que no está a la altura de las circunstancias, por lo que no podremos tener jamás con el actual sistema ni buques que anden ni máquinas ni calderas bien dirigidas y conservadas». Afirmaba el autor que así lo hacía la Trasatlántica (permanencia en los destinos y escuela) con sus maquinistas.

Para Triana se ingresaba como tercer maquinista con un examen «deficientísimo», y después se navegaba en buques pequeños. No existían en castellano textos adecuados que explicasen los constantes adelantos técnicos. Por todo lo anterior, Triana proponía que los destinos de los maquinistas embarcados fueran casi inamovibles.

Para mejorar la realidad consideraba indispensable que se crease una escuela de maquinistas, cuyo personal se reclutaría entre los aprendices-operarios de los arsenales y también de las ciudades Barcelona, Bilbao y Sevilla.

---

(12) Tomo 45, p. 75.

«Aprobados en su examen de ingreso, pasarían a los talleres de Ferrol con jornales que les permitieran vivir con el desahogo propio de su modesta posición social; y la gratitud que deberían a la Marina, que los ayuda a darles una posición de que vivir, les haría llevadera la vida hasta terminar sus estudios.»

Proponía las asignaturas (sin especificar duración). Tras aprobarlas, sugería que ingresaran como terceros, para adquirir práctica desempeñando a bordo los trabajos de los entonces aprendices de máquinas. En los ascensos a segundo y primero sufrirían exámenes (sin especificar de qué). Sólo los mejores, y por elección, podrían ascender «a su inmediata clase», si bien tampoco se precisaba cuál. Ni una línea dedicada a su equiparación con otros empleos o cuerpos, ni a si debían ser militares o no, y desde luego nada sobre «consideraciones». Continuaba Triana: «Para ver si algún día podemos nosotros hacer lo que hizo el acorazado *Oregón* con motivo de la guerra de Cuba: “Ir de San Francisco de California a Cayo-Hueso, haciendo un recorrido de más de 14.000 millas, llegando en condiciones de incorporarse a la Escuadra de bloqueo del Comodoro Sampson y debatirse con la nuestra en el Combate naval de Santiago de Cuba”». La tesis final del artículo: en el combate de Santiago de Cuba, «nuestros buques no anduvieron por la eterna muletilla de nuestros maquinistas de que el carbón era malo».

Este artículo fue estimado ofensivo por el Cuerpo, pues implícitamente se culpaba a los maquinistas de la derrota. Concas trataba sobre las deficiencias en los buques, sobre todo técnicas y en modo alguno achacables al servicio que prestaron los maquinistas. El maquinista mayor de segunda Gerardo Landrove publicó un artículo en la *Revista General de Marina* de octubre de 1899 (13) comentando el de Triana. La generalidad de los profesionales existentes en 1898 provenían del Reglamento de 1863, se había ascendido en todos los empleos por exámenes, sobre unos programas establecidos: «¿Cree nuestro respetable jefe pueda decirse [que el Cuerpo] no está a la altura de su deber cuando todos sus conocimientos obedecían a un programa considerado como bueno para el desempeño de sus cometidos?». El nuevo Reglamento, de 1890, obligaba a los mayores primeros a cursar unos estudios (en asignaturas y profundidad) muy superiores a los que proponía Triana.

A los maquinistas, el material reciente no les había aportado grandes diferencias con el anterior, ya se conocía el del *Regente*, *Destructor*, *Pelayo* y torpederos.

Landrove le recordaba a Triana que, si los barcos no andaban, el carbón sólo era un factor más entre los que intervenían en ello.

Respecto a la formación teórica de los maquinistas de la Armada en relación con los de la marina comercial, Landrove razonaba las asignaturas y tiempos llegando a la conclusión de que eran superiores en la Armada y de que, en las escuelas de maquinistas de los departamentos, los maquinistas habían recibido clase de las asignaturas de álgebra, trigonometría descriptiva, mecánica, máquinas de vapor, hidráulicas, etc., con el «beneplácito de los señores directores de las referidas escuelas y de sus profesores, oficiales del cuerpo general, artillería e ingenieros».

---

(13) Tomo 45, p. 558.

La navegación de los buques de la Trasatlántica en nada se parecía a la de los buques de guerra. Todo era distinto; allí se saben horas de entrada y salida de los puertos, períodos de inmovilización, ajustados para mantenimiento, y entradas en dique y sobre todo: navegación a régimen constante, sin variaciones de velocidad (manteniendo revoluciones y presión en calderas) y sin funcionar las máquinas a tope de su potencia. En los de la Armada sucedía todo lo contrario. Sobre la idoneidad de los maquinistas del comercio, Landrove le sugiere a Triana que pregunte a sus compañeros por el rendimiento de los que hay y ha habido recientemente contratados, y a las compañías navieras, sobre el resultado de los de la Armada entonces embarcados en ellas.

En síntesis, Landrove proponía: escuela de maquinistas, con profesores de los Cuerpos General, de Ingenieros y de Maquinistas, para el ingreso y formación de los aprendices y también para un curso antes de ascender a maquinista oficial; permanencia en los buques de dos años; que el personal fuese relevado por terceras o cuartas partes; alternar los períodos de embarque con destinos en tierra, en los que a la par que trabajasen estudiasen bajo la dirección de ingenieros y maquinistas. Finalmente, que hubiese a bordo personal para navegar a tres guardias, como ocurría con los restantes Cuerpos a bordo.

La controversia sobre las «responsabilidades» y el planteado ya con anterioridad por el «regeneracionismo» fue larga y contundente tras la derrota. Las miserias del momento, evidenciadas por las actuaciones de todo el aparato del Estado o de sus instituciones, políticas, militares, ministros, medios de comunicación social, etc., fuesen explotados por todos y contra todos.

### **Los maquinistas en el Congreso de Diputados (1899). Intervenciones de los diputados Maura, Luaces y Marengo**

El citado mensaje de Triana en la *Revista General de Marina* fue recogido en el Congreso de los Diputados. Al discutir el proyecto de ley sobre presupuesto del Ministerio de Marina para el año 1900, el diputado Maura intervino, el 6 de diciembre de 1899, con contundencia, para consumir el tercer turno en contra del mencionado proyecto, como se ha expuesto.

Fue un discurso largo, muy largo, y sobre todo durísimo, en el que fueron analizados casi de parte a parte todos los capítulos del presupuesto. Habló, por tanto, de organización, administración, material y personal. La mayor crítica de Maura consistía en advertir de que el presupuesto seguía igual que antes, como si no hubiese sucedido la derrota ante Estados Unidos. Razonaba que, vista la derrota, había que efectuar cambios sustanciales en todos los aspectos. Inició su intervención con amargura:

«Desde hace quince años venimos discutiendo las cosas de Marina. Las he discutido varias veces desde estos otros bancos. Las he discutido también en el seno del consejo de ministros, como recordarán aquellos con cuya compañía me honré. No recuerdo haber logrado nunca nada, y no espero lograr nada en el día de hoy. Cuando estaba en situación más poderosa, lo que logré fue lo

que menos importaba y lo que menos buscaba: una crisis [se refería Maura a la dimisión del ministro de Marina Cervera en marzo de 1893]. De aquella discusión surgió una crisis de personas: el presupuesto no hizo crisis; unos cuantos de cientos de miles de pesetas de economía que pasaron».

Sobre el Cuerpo de Maquinistas se expresó así:

«Habrà ocho o diez años que hablando yo, me acuerdo, desde allí (*señalando los bancos de la derecha*), en una discusión del presupuesto de Marina, denuncié (uso deliberadamente la palabra), denuncié el hecho, porque no había el menor síntoma de que nadie se hubiese preocupado de él, y yo descubrí el secreto, de que los maquinistas son una parte importante del Servicio Naval» [se refería Maura a su discurso del 14 de mayo de 1890, antes citado].

»Yo que soy de esos entremetidos a quienes se refería muy cortésmente esta tarde el Sr. Biesca... (*el Sr. Biesca hace signos negativos*). Si, de esos que hablan de marina a la sombra de aquella audacia de la ignorancia de que hablaba el Sr. presidente del consejo de ministros, cuando sin duda profetizando que había de desentenderse de los asuntos de marina cuando fuera Gobierno, censuraba el que todo el mundo se metiera a hablar de marina. Pues yo, perteneciendo a ese vulgo, creí que podía entender que en los buques modernos, con la transformación del material moderno, cuando un buque es apenas capaz para contener, como estuche, tantas máquinas, las más delicadas y complicadas, cuando en el buque todo es máquina, y máquinas [de] las más perfectas, movidas por el vapor, por la electricidad, por la fuerza hidráulica, y [de] las más complicadas y relacionadas con los explosivos más formidables, y todas estas cosas encerradas en un espacio contado por milímetros, todo eso me parecía a mí denotar que allí el maquinista debía ser contado como una persona. Pues cuando hablé de esto, los maquinistas estaban detrás de las últimas clases subalternas del Estado General de la Armada, y desde luego no había el menor concepto, la menor partida para enseñanza de maquinistas; los maquinistas no tenían donde aprender; había muchas Escuelas de Contadores, de Administración, de Sanidad, de Infantería de Marina; todo eso sí; pero lo que es para maquinistas, no.

»Han pasado ocho o diez años. Recuerdo que luego vino un reglamento que hablaba de uso de galones y de dónde debían comer, y hubo con este motivo varias cuestiones de etiqueta al año siguiente; pero enseñanza, no; como los maquinistas no tuviesen aptitudes especiales o no hubiesen adquirido la enseñanza por ahí, en el extranjero o en la práctica o en otras partes, la marina española no se preocupaba de que aprendiesen sus maquinistas».

Las «varias cuestiones de etiqueta» eran algo más profundo no explicitado por el diputado, ya que su hilo argumental era la falta de escuela. Se trataba de la plasmación real de las «consideraciones» «equiparaciones» y «asimilaciones». El entrar o no en la cámara de oficiales a cualquier hora o sólo durante

la comida, a quiénes debían saludar y quiénes les debían saludar a ellos, o el puesto en la mesa de la cámara eran más que un mero asunto de «etiqueta»: era el reconocimiento de la dignidad de unos empleos —representativos de la responsabilidad a bordo— y, por ello, de un lugar honroso en el mundo demasiado cerrado de la Armada.

«Estábamos construyendo buques modernos, pero maquinistas no hacían falta; ahora hemos llegado ya a crear una Escuela de maquinistas, pero una Escuela de maquinistas de la cual no tengo que decir más que una cosa, que dispensa de estudiar. No me he tomado ese trabajo porque probablemente habría sido tiempo perdido, una cosa que voy a leer, porque la cifra sola es harto elocuente: “Academias en tierra. Escuela de ampliación, 68.000 pesetas; de torpedistas, 100.000; de administración, 48.000; de infantería de marina, 48.000; para la Escuela de maquinistas, 17.400”.»

Se refiere el diputado Maura a las escuelas creadas por el Reglamento de 1890, de las que sólo subsistía una, en Ferrol, con las limitaciones expuestas, por la dificultad en que los pocos maquinistas que estaban libres de trabajo accediesen a ellas.

«Pues yo pregunto a los que lo entiendan, porque yo no lo entiendo: cuando un jefe de un barco está en la toldilla, aunque tenga el corazón más heroico y el acierto supremo que se pueda desear, en la hora del peligro de mar o del peligro militar, en la hora crítica en que tenga que salvar el barco, las tripulaciones, que defender los intereses públicos que le están confiados, ¿de qué sirven su esfuerzo y su pericia si no están secundados en la cámara de máquinas? ¿Pues no se ha dicho que el combate... perdonadme, la degollación de Santiago de Cuba, fue una función de maquinistas? De ahí resulta que, por las deficiencias de nuestros maquinistas, mientras buques que habían sostenido el bloqueo durante cuarenta días en aguas calientes y que llevan ya muchísimo tiempo de servicio, como el *Oregón*, que procedía del Pacífico y que todavía asistió al bloqueo, a la hora de la salida, mientras esos buques desarrollaron el 90 por 100 de su velocidad inicial en las pruebas, nuestros barcos no llegaron a las dos terceras partes, siendo unánime el parecer de los que entienden de que las deficiencias de las máquinas y el carbón, que ellos, los maquinistas, reciben y han de emplear, fueron la principal causa, el origen del desastre, puesto que se trataba sólo entonces de burlar la persecución del enemigo.»

La alusión al artículo de Triana es evidente (las hubo también en otros lugares indudablemente). Destaquemos que la frase «¿Pues no se ha dicho que el combate... perdonadme, la degollación de Santiago de Cuba, fue una función de maquinistas?» no la hace suya el diputado: la pone en boca de otros. La mención del *Oregón* es la misma que efectuó Triana en su artículo, tantas veces citado. «Burlar la persecución del enemigo» no era precisamente un encuentro de escuadras en la mar, tal como muchos presentaban la batalla.

«Yo tengo entendido que el *Colón* llegó a muchísimo menos de los dos tercios, y el *Colón* explica la falta de eficacia de sus máquinas porque no

tenía fogoneros, porque fogonero no lo es cualquiera, que si cualquiera lo fuese no le habrían faltado al *Colón*; porque todos los que entienden y practican eso de las máquinas, me dicen cuando se lo pregunto, que aun el oficio de fogonero requiere práctica y pericia, y que es sumamente difícil y hasta temerario el pensar que se obtendrá de una máquina toda su eficacia sin que el maquinista y el fogonero tengan pericia; y claro es que en la hora crítica del combate ellos tienen que sacar la potencia máxima de sus máquinas. ¿De qué sirve que nosotros las hayamos proyectado, las hayamos pagado y las hayamos sostenido, si no nos hemos ocupado de preparar el personal que ha de servir en las máquinas, ni la palabra “fogonero”, sin duda porque es plebeya, figura en el Estado General de la Armada, encuadrado en tafilete o en armíño?».

La mención de la falta de preparación de los fogoneros es exacta; la observación de que no figuraran en el Estado General de la Armada, claramente sería hoy tildada de «demagógica». En este aspecto, el efectismo de Maura era incomparable; citemos un párrafo ajeno a los maquinistas pero demostrativo del ambiente: «Junta de experiencias de Artillería que reside en Cádiz... el personal [gastos] representa aquí cincuenta y un mil y tantas pesetas... y que tiene para material 5.547 pesetas ¿Qué experiencias de artillería realiza? ¿Qué hace? ¿Levanta acta de lo que hacen los demás, o las hace ella? Dice el Sr. Ministro que las hace. Pues yo conozco cazadores de codornices que gastan más dinero en municiones que este que gasta la Junta de experiencias de artillería (*grandes risas*)».

La crítica de Maura era demoledora:

«Cuando ha llegado la hora, que no era menester ser zahorí para preverla, de enviar los buques, no han tenido ni municiones, ni carbón, ni víveres, ni cañones, ni nada, han carecido de todo; y ahí está la correspondencia de los que han mandado, iba a decir yo que para enseñanza, pero ya diré, viendo lo que acontece, que hemos de renunciar aun a sacar de las adversidades este fruto».

El ministro de Marina, Gómez Imaz, en su contestación al diputado Maura combatió las líneas fundamentales de la exposición y no citó a los maquinistas.

El diputado César Luaces Alonso (14) intervino, por alusiones personales a lo largo de la discusión parlamentaria, con una opinión técnica que interesa a este trabajo:

«Para mí la causa principal de esos males está en el abandono, en el desdén

---

(14) Era ingeniero jefe del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, diputado conservador por el distrito de Fonsagrada, Lugo (VARELA ORTEGA, J.: *El poder...*). Había ingresado en la Armada el 23 de octubre de 1877. *Diario de Sesiones* de 7 de diciembre de 1899, p. 2616.

absoluto con que en la Marina se mira todo cuanto es servicio técnico, servicio facultativo en todos los ramos, dentro de la Marina en general con relación a los cuerpos que son más técnicos que facultativos y dentro de cada cuerpo con relación a lo que el servicio de cada cuerpo tiene de más técnico y facultativo».

Más adelante trata sobre los maquinistas en estos términos:

«Si paso de los servicios de ingenieros y artillería a otros más modestos, pero no menos importantes, cuales son los de maquinistas, condestables, cabos de cañón y fogoneros, encuentro el mismo abandono y desidia. Los maquinistas no tienen una escuela. Ya sé que me dirán los señores de la Comisión de presupuestos que en el presupuesto figura una escuela, dotada, me parece, con 2.600 pesetas en el arsenal de Ferrol; pero la instrucción del Cuerpo de Maquinistas está completamente abandonada.

»Esa escuela no tiene director ni subdirector; los ingenieros encargados de los arsenales son los que han de dirigir esa escuela. A ella han de ir los maquinistas que estén desembarcados, durante un tiempo verdaderamente insuficiente. La instrucción a bordo no existe; el maquinista a bordo presta un servicio, pero estudio no hace ninguno; si se instruye será por su cuenta. Es verdad que luego se le examina para pasar de ayudante de máquina a maquinista, y más tarde para pasar a los empleos superiores; pero ¿queréis decirme, Sres. diputados, si el tribunal que examina a ese hombre que ha estado navegando y haciendo servicio, y que no ha tenido escuela donde instruirse, no ha de tener en consideración estas circunstancias? Claro está que el Cuerpo de Maquinistas no puede así desempeñar a la perfección su cometido. Lo desempeña admirablemente para las condiciones en que se halla; pero trasegado y movido continuamente de dragas y remolcadores con máquinas antiquísimas a máquinas modernas completamente diferentes y excesivamente delicadas, claro está que no puede menos de prestar un servicio realmente deficiente. Por eso sucede [,] como ayer decía el Sr. Maura, que nuestros barcos, apenas salen a navegar, pierden la tercera parte de su andar de pruebas, y esto se traduce, cuando llegan momentos como los de Santiago de Cuba, en la pérdida de las escuadras. Por eso decía el almirante francés de la escuadra del Mediterráneo, el año pasado en un discurso notable, que la batalla de Santiago de Cuba había sido una batalla de maquinistas. Citaba el Sr. Maura, en el caso del *Oregón*, que anduvo el 90 por 100 de su andar de prueba —andar ficticio, porque, claro está, los barcos puestos en nuestras manos no llegan nunca a él—, mientras que el *Colón*, barco nuevo que más o menos podía haber limpiado sus fondos en Santiago —en tanto que el *Oregón* venía del Pacífico y había estado dedicado al bloqueo—, anduvo el 60 por 100. A mí me da pena hablar de esto.

»¿Será extraño, señores, que yo pida que aquí se cree una verdadera escuela de maquinistas, que se dé a éstos una instrucción más completa y que luego de eso se los eleve al rango que deben tener por el importantísimo papel que desempeñan? ¿Acaso esto no es fácil y hacedero aun dentro de nuestra penuria económica?

»El oficio de fogonero está considerado en la Marina como oficio que lo

desempeña cualquiera.

»Yo no sé si en esta Cámara, yo supongo que sí, habrá armadores, habrá diputados que tengan barcos. A ellos me dirijo para que digan la importancia que tienen los fogoneros, y si esos servicios se pueden tener desatendidos a ese modo».

Por todos se insistió en demasía en las circunstancias del momento durante el combate de Santiago de Cuba; anteriores eran las causas que lo produjeron. Sólo se trataba sobre los maquinistas, la falta de velocidad en la huida, que no fue otra cosa. No se analizaban otros parámetros, desde las paradas en la bocana para dejar al práctico (que debía ser imprescindible tanto su presencia como que desembarcara) a pasar a toda velocidad no se hacía pronto con las calderas cilíndricas de la época, la escasa calidad y la falta aparente de carbón tampoco se invocó. Fue una batalla de maquinistas, porque se trataba de escapar de un bloqueo en una plaza sitiada, sin raciones de boca para todos los presentes, que podía ser tomada pronto. Se volvió a citar el caso del *Oregón*; nadie se acordaba del *Brooklyn*, que sólo podía navegar con la mitad de las máquinas, al tenerlas desacopladas. Falló la artillería, fallaron las minas y los torpedos, falló la concepción de los barcos, falló el tiempo que se tardó en construirlos, falló la estrategia y la táctica. No se puede analizar aquí la campaña, pero sí destacar que se habló en exceso de la velocidad de los buques y, por ello, de los maquinistas.

El presidente del Gobierno, Silvela, hizo que el debate cobrase altura con su intervención. De ella sólo destacaremos: «Y es para mí evidente como resultado del combate de Santiago de Cuba y de los desastres de nuestra Marina, que la principal causa no ha estado en los elementos materiales de combate ni en el personal de aquellos barcos, sino en la deplorable dirección estratégica y en el mal empleo de nuestros elementos de combate en aquella lucha». Claro que era una crítica partidista a un gobierno de otro signo político.

«Yo no trato de hacer cargos a nadie, ni mucho menos de sobreponerme a los hombres técnicos en la dirección de la campaña; si a mí me hubiera tocado alguna responsabilidad en dirigirla, hubiera incurrido quizá en aquellos o en mayores errores; pero el resultado está ya ahí, y el más profano puede a posteriori juzgar, sin grandes conocimientos, de los errores cometidos en la dirección. Un combate que ha tenido lugar con nuestra Marina fraccionada y con los principales elementos de combate y con las unidades de combate más fuertes completamente divididas y separadas del sitio donde el combate se celebraba, adolecía evidentemente de un profundo error en la manera de dirigirla (*sic*). No hay para qué hablar ya de cosas pasadas; pero, como resultado de lo que la Marina ha hecho en aquella ocasión, me parece que debe quedar claramente consignado un gran error táctico de dirección de nuestras fuerzas, que es lo que determina el carácter y las condiciones en que se verificó, porque las condiciones de nuestra escuadra exigían un empleo completamente distinto

del que de ella se hizo entonces: en vez de haber dividido nuestra escuadra, debió haberse procurado, o que esa división diera por resultado que no hubiera ningún combate con ella, limitándose a molestar al enemigo y a perturbarle en la distribución de sus fuerzas, o que si algún combate se librara, fuera con todos los elementos de fuerza reunidos y sin que los cruceros meramente protegidos se encontraran frente a frente de buques de combate, cuando nosotros teníamos siquiera dos buques de combate que presentar, de condiciones superiores a los que se encontraban allí, y análogos a los que había de presentarnos nuestro enemigo».

Maura, en su réplica al presidente Silvela, destacó que «Su Señoría debía traer propósitos de su personal iniciativa sin duda para algo, y habló de las responsabilidades directivas y las equivocaciones tácticas causantes del desastre de Santiago de Cuba, porque no guardo memoria de haberme acercado ni a cien leguas de este asunto en mi discurso de ayer (*el Sr. presidente del Consejo: "Pido la palabra"*). ¿Hay algún diputado que lo oyera? Lo único, si acaso, que yo dije fue que los maquinistas eran en los modernos buques parte interesante y decisiva de la dotación de personal a bordo; que debían haber estado mejor habilitados para el servicio, y que en el combate de Santiago de Cuba se habían hecho experiencias prácticas del grave inconveniente de no estar los maquinistas al nivel que habría convenido para el buen uso del material flotante. Pero de ahí no pasé».

El presidente Silvela, en una nueva intervención, demostrativa de la importancia que daba a Maura en el Congreso, en el asunto de los maquinistas defendió otra vez su planteamiento anterior:

«Extrañaba S.S. que yo hubiera hablado el combate de Santiago de Cuba, y decía que él no había hablado de ese particular, y que yo debía traer algún objeto singular, algún abordaje proyectado para tratar de ese asunto. Nada de eso; S.S. lo trató aquí en términos que me obligaban a decir lo que he dicho, porque S.S. manifestó claramente, o dio a entender de una manera indudable, que nuestro desastre de Santiago de Cuba tenía por exclusivo fundamento la dificultad con que se movían nuestros barcos, la ineficacia de sus máquinas, lo inexperto de su dirección; y yo tenía que demostrar lo que es mi convicción profunda: que el combate de Santiago de Cuba era una consecuencia inevitable de la desproporción de fuerzas, de tal suerte que, cuantos marinos he consultado, opinaban entonces lo que yo ahora considero evidente.

»Entonces, empleando una serie de conocimientos que yo no necesito utilizar en este instante, después de realizados los sucesos, lo que opinaron es que aquellos barcos estaban condenados inevitablemente a la muerte, fuera cualquiera la dirección que llevarsen, el acierto de sus jefes y la pericia de sus maquinistas, porque la desproporción estaba de tal manera establecida, que su muerte, su destrucción, era absoluta e inevitable. En ese sentido hablaba yo del combate de Santiago de Cuba, para defender lo que yo creía que era mi deber, la honra de la Marina, que allí se sacrificó por la Patria, y que se sacrificó, a mi entender, no por deficiencia en la dirección de los barcos, no en el

manejo de sus maquinarias, sino por las condiciones tácticas en que aquel combate se realizó y por la distribución equivocada que se hizo de nuestras fuerzas navales, que, aun cuando hubieran sido perfectas, hubieran tenido en Santiago de Cuba el mismo resultado triste que tuvieron».

Se volvió a recordar el funcionamiento de las máquinas en Santiago de Cuba el 12 de diciembre de 1899. El diputado Marengo (15) recordó que la velocidad no sólo dependía del carbón, sino también del estado de limpieza de los cascos. Citando el largo viaje del *Vizcaya*, señaló que ningún barco estaba en disposición de toda su velocidad: «¿Cómo había de pretender el almirante Cervera burlar, por marcha, a los barcos que fuera lo esperaban? (...) Y lo que dice del carbón el Sr. Maura, es otra equivocación no menos grande. Allí no había carbón que escoger: los barcos tomaron lo que había, porque no tenían dónde elegir, ni los maquinistas tomar carbón, como S.S. ha dicho; se forma una Comisión a bordo, de la cual es parte el maquinista, pero él no elige».

Marengo atacó sobre todo a Maura por «el tono, la forma, la manera, tratando cosas tan graves...» En lo tocante a los maquinistas, Maura contestó:

«¿No recordáis lo que os dije yo de los maquinistas? ¿A propósito de qué hable yo de los maquinistas? Estaba demostrando que en la contextura y en la organización de los diversos cuerpos de la Armada se veía claramente que no había estado presidiendo el régimen de la Marina la preocupación del servicio público, porque decía yo: con la transformación del material flotante antiguo en el moderno material flotante, como la máquina es el alma del buque todo, como el buque es un estuche de máquinas complicadísimas y delicadísimas, el maquinista necesariamente y paralelamente había de venir a tener la categoría y la consideración que le corresponden por ejercer la principal función después del que manda la nave; y sin embargo, recordaba yo que estaban botados al agua buques modernos en el servicio de nuestra escuadra, dotados en el presupuesto hacía años, [que] envejecían esos buques y no se había preocupado el Ministerio de Marina de establecer y organizar la enseñanza de los maquinistas, sobre lo cual había hecho en vano reclamaciones desde aquel sitio; ahora mismo la enseñanza de los maquinistas es de una deficiencia tan notoria, que salta a la vista con sólo comparar la cifra destinada a esta enseñanza con las que se dedican a otras enseñanzas que sostiene el Ministerio de Marina.

»Y fue un episodio insignificante también, pero veracísimo, según los técnicos, porque en eso es en lo que yo he consultado el juicio de los peritos, el que en la manera de usar sus máquinas los buques españoles y los buques norteamericanos estuvieron frente a frente en Santiago de Cuba, se comprobó una cosa, que sin comprobación era para todos evidente: que [de] la deficien-

---

(15) *Diario de Sesiones* de 12 de diciembre de 1899, p. 2727. Del Cuerpo General de la Armada y diputado republicano por la circunscripción de Cádiz, había sido diputado en las Elecciones de 1891 1993 —y lo sería en 1899, 1901, 1903 y 1905 (VARELA ORTEGA, J.: *El poder...*, p. 658)— e ingresado en la Armada el 20 de febrero de 1858. Capitán de navío desde el 29 de junio de 1899.

cia en la preparación del Cuerpo de Maquinistas había de resultar el deficiente aprovechamiento de la potencia de las máquinas de nuestros barcos.

»Ya comprenderá el Sr. Marengo que si S.S. pone en el *Diario de las Sesiones* la afirmación de que los maquinistas de la Armada tienen la suficiente instrucción, se les ha preparado como es debido, y no son considerados dentro de los cuerpos de la Armada en el nivel que les corresponde... (el Sr. Marengo: “No”) ¡Ah! pues entonces estamos conformes, porque yo no pretendía más que decir que me conformaba con la afirmación de S.S., dejándole la responsabilidad de opinar a esa manera... (el Sr. Marengo: “Yo no hago eso”). Pues estamos conformes (el Sr. Marengo: “No”). Pues no lo estamos; pero S.S. opina, como yo, que los maquinistas no tienen la suficiente enseñanza, no están preparados para ejercer sus importantes funciones en la medida que corresponde a la Marina moderna (el Sr. Marengo: “En lo que no estamos conformes es en que eso se viera en Santiago de Cuba”). Pues eso no lo discuto yo con S.S., porque no lo entiendo; pero S.S. reconoce, y eso me basta, que ese es un juicio emitido por autoridad profesional muy respetable del extranjero. Yo no puedo entrar en esa discusión; pero también he oído decir lo mismo a peritos nacionales, a personas que llevan en su uniforme el botón de ancla (el Sr. Marengo: “Es un dicho de ese almirante; y cada almirante ha dicho una cosa y ha dado su opinión”; el Sr. Sánchez Guerra: “Lo ha dicho el Sr. Díaz Moréu”; el Sr. Marengo: “Es buen testimonio”)).

Posteriormente, el diputado Marengo, en su intervención, añadiría, dirigiéndose a Maura: «Porque estamos conformes los dos en el punto de partida, lo estamos también en el de llegada, pero de ninguna manera en las estaciones intermedias. Ejemplo: los maquinistas; recojo el ejemplo que ha puesto S.S. ¿Se educa y se enseña a los maquinistas españoles, en mi concepto, lo suficiente? No. ¿En concepto del Sr. Maura? Tampoco. ¿Estamos conformes en que en Santiago de Cuba la cuestión de los maquinistas no ha influido ni poco ni mucho? No. El Sr. Maura cree una cosa, y yo otra. Precisamente, Sr. Maura, tratándose de esos cuatro barcos, no hay disminución de andar que atribuirles por razón del tiempo que hacía que funcionaban: esos barcos han conservado hasta el último momento su máximo andar».

## Conclusiones

No estamos de acuerdo con Víctor Concas en que «positivamente, el punto más débil de nuestra escuadra fueron las máquinas, y especialmente los fogoneros». Aunque el citado capítulo XI era eminentemente técnico y reducido a las condiciones del combate, que eran las de salir de una «ratonera», barco a barco —lo que daba especial protagonismo a la huida y, por ello, a las máquinas—, la artillería tuvo también su importancia (16).

---

(16) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: p. 40.

Tampoco cabe desestimar la concepción de los buques, criticada por Bustamante, no aptos para combatir con acorazados, ni las características técnicas del servicio de máquinas, cuyos graves inconvenientes ya se han descrito. La falta de dotaciones de maquinistas adecuadas, también señalada, y las angustias en torno al carbón suman otras tantas causas que están en la raíz del desastre, no achacables al mantenimiento propiamente dicho ni al funcionamiento en combate de los maquinistas.

Aunque por motivos distintos a su propia idiosincrasia, el Cuerpo de Maquinistas y sus circunstancias llegaron al Congreso de los Diputados. Se utilizó como ariete para atacar al Gobierno, exponiéndose la falta de escuela donde formarse, desde luego, pero también su incapacidad para cumplir con diligencia sus funciones, y ello sin entrar en mayores profundidades, sólo basándose en la falta de velocidad en el combate de Santiago. Se tiraba por elevación, con la mira puesta no en mejorar la instrucción del Cuerpo, sino en abundar en lo mal que se había hecho todo en la Armada durante muchos años.

### **Bibliografía**

- BORDEJÉ MORENCOS, F. F.: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*, t. II (1868-1898). Ministerio de Defensa, 1995.
- BUSTAMANTE QUEVEDO, J.: *Apuntes sobre el material de marina*. Imprenta de H. García, Cartagena, 1890.
- CONCAS PALAU, V.: *La escuadra del almirante Cervera*. Ed. Algazara, Málaga, 1992.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.R.: *El desastre naval de 1898*. Ed. Arco Libros, S.L., Madrid, 1997.
- RUIZ CASTILLO, J.: *Antonio Maura. Treinta y cinco años de vida pública*. Biblioteca Nueva, 1953.
- URQUIJO GOITIA, J. R.: *Gobiernos y ministros españoles (1808-2000)*. CSIC, Madrid, 2001.
- VARELA ORTEGA, J.: «El poder de la influencia». Marcial Pons. *Historia*, 2001.

### **Publicaciones periódicas**

- Revista General de Marina*
- Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada*
- Estado General de la Armada*
- Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados*

# EL OTRO TRAFALGAR

Ramón CODINA BONET  
Investigador naval

No es insignificante el número ni la calidad de las opiniones que suelen coincidir en que, para la Armada, hubo un antes de Trafalgar, brillante, y un después, fatídico, sin percatarse de que se trata de una hipótesis motivada por un hábito psicoasociativo según el cual todo suceso tiene una causa única, sin pensar que puede ser solamente una relación de contigüidad y aun de pura coincidencia; es decir, es cierto que en el siglo XIX la Armada prosiguió, globalmente, su «natural» declive. Es cierto que en Trafalgar los resultados no fueron todo lo satisfactorios que se podía esperar. Pero no lo es menos que la Armada participaba de un tiempo social y político convulso, de cambios sustanciales, de factores severamente operantes sobre un pueblo que no acababa de centrarse y cuya inestabilidad se perpetuaba, por lo que no debió de ser difícil, aprovechando el destrozo, que fue mutuo (V. Apéndice I), aposentarse en «la enfermedad que padece España, más para ser llorada que escrita, que al exterior se traduce por un vago sentimiento, ya de tristeza, ya de temor o desconfianza, a veces de desesperación, otras de indiferentismo y siempre de inquietud y duda sobre lo por venir» (1). Y ella, la Armada, «proto-agonista» de aquel drama entre la ternura, la lástima y el terror de lo funesto, heroica al fin (2) y al fin mermada y sola entre tanta diversificación de fuerzas en pos de aquel propósito ilustrado que proclama «los esfuerzos de toda Europa dirigidos a la persecución y perfección de cuanto necesita el hombre para su felicidad» (3), deseo quebrado por la Revolución francesa y reconducido por Napoleón hasta horizontes posteriormente singulares y originales por lo inesperado de los acontecimientos políticos, que ni remotamente se habían podido prever.

Parece que la autenticidad del hecho fue captada por los españoles, y el homenaje público no se hace esperar más de lo que tardaban las noticias. Como esta muestra, que evoca «las playas gaditanas que son hoy objeto de nuestra admiración y presentan a los ojos un nuevo asombro del valor español —acreedor de los fastos de las glorias nacionales— de que no hay ejemplar en las historias—». También un recuerdo para «el llanto de las viudas y de los huérfanos». Así pues, «eríjase en páginas inmortales un monumento que prediga y haga calcular al feroz Britano la sangre que le habrán de costar los

---

(1) SALAS, F. Javier (capitán de navío): *Historia de la matrícula de mar. Carta a Inocencio*. Madrid, 1879.

(2) Véanse la *Gaceta de Madrid* y el *Memorial Literario* durante los meses de octubre, noviembre y siguientes, sobre cuyas páginas vierten elogios los más significados ingenios de las letras españolas.

(3) *Espíritu de los mejores diarios que se publican en Europa*. Madrid, 1787, N. 1.

nuevos encuentros navales con los actuales herederos del modo de pensar Numantino manifestado el 21 de octubre último en las aguas del antiguo imperio de Hércules: día anticipadamente infausto para la moderna Albión» (4). Y una ayuda: una asociación de comerciantes de Madrid, «condolida de la situación en que quedan reducidos las viudas y los huérfanos de los españoles que han muerto defendiendo la patria en el último combate naval delante de Cádiz», suscribe «voluntariamente por sí, un donativo en favor de aquellos individuos», invitando a adherirse a todos los comerciantes y «a todas las personas de esta Corte que gustaren interesarse» (5). Entre los días 21 y 31 de octubre se representaban en Madrid las comedias *La mujer de dos maridos*, *La Holandés*, *Los efectos de un descuido*, *El sobrero que habla*, *El filósofo casado*, *El aguador de París*, *También hay duelo en las damas* y *La niña de Gómez Arias*, todas con sainete y tonadilla.

Era cuando el hecho todavía no tenía nombre oficial. Así, se dice, ofreciendo al público testimonios gráficos: «Estampa venida de Cádiz, del combate naval acaecido el 21 de octubre de este año (...) plan de combate, Oficiales y Soldados muertos y heridos, barcos que salen a socorrerlos, los habitantes que están en la Ciudad viendo el terrible combate; ataque de la escuadra inglesa contra la combinada española y francesa, varios navíos desmantelados, todo con la mayor propiedad». Llega a Madrid el 2 de diciembre de 1805. «Plan del combate naval a siete leguas de Cádiz acaecido el 21 de octubre de este año en que se demuestran las tres posiciones de la Escuadra y el orden de ataque. Impreso en Madrid, 5 de diciembre de 1805». «El combate naval del 21 de octubre. Silva, dedicada al Excmo. Sr. Don Antonio Escaño, Teniente General de la Real Armada, por don José Mor de Fuentes. En esta composición, impresa con todo esmero, se ha procurado dar una idea cabal de las circunstancias de la acción del heroico desempeño de los Jefes, Oficiales, Soldados y Marineros. Se ofrece al Público». Madrid, 9 de diciembre de 1805.

Pero el entorno de la Armada, por aquellos días, configuraba un panorama de extrema gravedad, empezando por los desajustes familiares regios, que en lo político llegaron hasta donde nos informa el extracto del proceso y causa cuya sentencia fue dada en El Escorial el 25 de enero de 1808: el Príncipe de Asturias entrega a su Augusto Padre «una representación reducida a manifestar toda la vida y extravíos bien notorios de D. Manuel Godoy [por lo que] debía separarle de su lado confinándole (...) y de resultas es conducido por su Augusto Padre a su cuarto [,] en el que lo dejó arrestado sin otra comunicación que los nueve gentileshombres y ayudas de cámara, pues aquella misma noche se mandó prender a toda su servidumbre». Godoy reaccionó decretando la traición del Príncipe, quien se disculpa haciéndoles ver a sus Augustos Padres el temor que había padecido «de que aquél se apoderase de la armas y del reino si hubiera fallecido S.M. cuando en el año anterior estuvo tan gravemente enfermo habiendo manifestado que era necesario mudar de dinastía por

(4) *Diario de Madrid*, 23 de noviembre de 1805. Lo firma «el Amante de la Patria».

(5) *Ibidem*, 12 de noviembre de 1805.

el fatal estado de la salud del Rey». La peripecia política posterior es descrita por el mismo rey Fernando VII en los siguientes términos, el 4 de mayo de 1814, a su regreso para ocupar el trono, refiriéndose a las llamadas Cortes de Cádiz: «De los diputados que formaban las juntas se formó la central (...) se convocaron Cortes generales y extraordinarias a las que no fueron llamados los estados de nobles y clero (...) Me despojaron de la soberanía atribuyéndola a la nación para apropiársela así ellos mismos (...) casi toda la forma de la Antigua Monarquía se invocó (...) copiando los principios revolucionarios y democráticos de la Constitución francesa de 1791 (...) un gobierno popular con un jefe Magistrado que no Rey (...) aunque se use este nombre para alucinar y reducir a los incautos (...) quitando del Ejército y Armada el nombre de Reales para sustituirlos por Nacionales con que se lisonjeaba al pueblo».

### Diversos

Durante este tiempo, las bregas por sobresalir en el intento de mantener y aun progresar, privadas de un centro rector siquiera fuese nominal, instan al Consejo de España e Indias a consultar (26 de agosto de 1809) a la Junta Suprema Central sobre el nombramiento de una regencia por el «desorden, turbación y trastorno que se ha notado en el diferente gobierno de las provincias [,] erigiéndose cada uno en un pequeño soberano al arbitrio de los pueblos que buscaron, en la extrema necesidad, quien les defendiese del tiránico yugo que les amenazaba (...) todo el reino se vio en un instante en la más confusa anarquía (...) nuestros ejércitos hoy batidos y dispersos (...) el pueblo murmura con desenfadada libertad y explica sin cesar su quejas estampándolas en las esquinas por medio de libelos infamatorios (...) [según fuesen] los diferentes partidos, inclinaciones e intereses de los que les gobiernan, amenazando a unos y ultrajando a otros (...) variedad que se nota en las juntas y sus intereses encontrados porque nadie ignora que la ley hace diferentes prescripciones para una misma cosa» (6).

También varias juntas provinciales se dirigieron a la Junta Central, «entorpeciendo un poco su opinión y sus operaciones (...) no sabemos si con la recta y desinteresada intención de mejorar nuestra administración pública o por celos violentos de supremacía de que siempre estuvo agitada». Porque las Juntas «han ostentado una representación que las más no tienen según las leyes», por haberse formado «casual y tumultuariamente», pidiendo el autor que se reúnan «todas las provincias bajo una misma dirección y mando [y que cese] un gobierno tan poco parecido al monárquico [puesto que] nunca hay que tener trastorno si se observa la ley [,] que en lo contrario está fundada la anarquía» (7). Y postulan diversas plumas «la disolución de las Juntas (...) rivales de la central representando contra sus disposiciones (...) y el estableci-

---

(6) ANTILLÓN, Isidoro (prólogo): *Colección de documentos inéditos pertenecientes a la Historia política de nuestra revolución*. Palma de Mallorca, 1811.

miento de un gobierno sencillo en España» (8). Pero, acorde con la fuerte influencia del pensamiento «revolucionario» español, expresado en extremo por uno de sus más destacados hombres al decir que «sepan que no queréis depender en adelante de la voluntad incierta o del temperamento alterable de un hombre solo (...) juguetes de una corte sin justicia, de un insolente privado o de una mujer caprichosa», se aboga por una Constitución «que auxilie y sostenta las operaciones del monarca cuando sean justas, y las contenga cuando siga malos consejos» (8).

En cuanto al pueblo, elogiado sin reservas por todos a la vista de su actitud patriótica en la guerra, no merece tanta confianza como cuerpo político. «La muchedumbre que siempre se lisongea (*sic*) en cualquier mudanza y se promete ventajas, las más veces funestas o aéreas en las resoluciones políticas (...) Se oyen los tristes ecos de la envidia, de los roedores celos entre las provincias (...) Mas lo que hondamente taladra el corazón de todo buen patriota son las sorpresas arbitrarias de la soberanía del pueblo (...) Nos hemos reunido dichosamente contra un tercero que nos insultaba con atrocidades y estamos al borde del abismo en que nos precipitamos nosotros mismos [por] los peligros que corre la patria en las actuales divisiones y altercados (...) la incompetencia suya para aplicar un pronto remedio». Así que «fueron sus torpes hechos, absolutamente necesarios para las violentas explosiones de nuestro tarde pero seguro carácter a la manera que un cuerpo ya postrado y casi muerto [que] no se recobra sino con la oportuna aplicación de cantáridas y vegigatorios (*sic*)» (10).

A continuación, en el polo de Bayona, se proponían giros desgarradores. Como el artículo 2.<sup>º</sup> de aquel propósito constitucional, que disponía la restitución de la Corona de España y de las Indias «a nuestro muy caro y muy amado hermano Napoleón, Emperador de los franceses», o el establecimiento de una alianza a perpetuidad entre España y Francia en la defensa y en el ataque, tanto por tierra como por mar. O una carta de 22 de junio en Valencey, donde la Familia Real española jura obediencia a la nueva institución y fidelidad al rey de España, José I (11). A lo que asistieron nueve individuos por el Ejército y la Marina, y por ésta fue miembro del primer gobierno don José de Mazarredo, quien por decreto dado en el Real Alcázar de Sevilla a 2 de mayo de 1809 declara la «confiscación de bienes a los traidores», por lo que se ve sometido, junto con otros «varios españoles indignos de este nombre por su conducta abominable [O'Farriel, Azanza, Caballero, Campo Alange, Frías, Cabarrus, Negrete, Casa Calvo, Vendaya, Casa Palacio, Monte Hermoso, Romero, Arribas, Marquina, San Adrián, Morlá, Sixto, Pereira, Llorente, Estala, Guillardó, Mahón, Durán, Amorós, Navarro Sangran], por la publicidad

(7) *Ibidem*.

(8) *Carta y plan sobre el establecimiento de un gobierno en España*. El autor es «un eclesiástico». Madrid, 1809.

(9) QUINTANA, Manuel F.: *Manifiesto*. Sevilla, 1809.

(10) *Colección de...* Lo firma A. de P.R. Madrid, 1808.

(11) TORENO, conde de: *Historia del levantamiento, guerra y revolución de España*, s/n.

que han dado a sus acciones aceptando los primeros empleos al lado del Rey intruso», a la confiscación de todos sus bienes y derechos, y si son aprehendidos, «serán entregados al Tribunal de Seguridad Pública» y tenidos y reputados «por reos de alta traición». Con ocasión de la boda de Fernando VII con María Josefa Amalia de Sajonia, se indultará a los «reos militares [entre otros] que hubiesen servido al gobierno intruso». Se forman consejos de guerra, etc.

Las curiosidades, quejas, reproches y sandeces, y las medidas tomadas respecto a los ejércitos en cuanto a ordenamiento y disciplina, indican que, a pesar de la valentía con que la milicia y el pueblo ejemplarizaron la gesta, distaban una y otro de suscitar confianza como garantes de seguridad. No es buen indicio leer frecuentemente en la sección de «Ventas» de aquellos diarios anuncios como éste: «En la calle del Lobo n.º 16 se vende un grande uniforme de Mariscal de Campo, cuatro fajas del mismo grado y una maroma de cáñamo de tiro de 200 varas todo nuevo y se dará com mucha equidad» (12). En un manifiesto corporativo aparece que «los militares [,] que son los que han de salvarnos (...) andan tan mal las pagas que los Jefes de ella recelan ya presentarse [y] que se les despidan los que sirven las lanchas cañoneras». Y que «en los públicos de Cádiz y en las Cortes se han aprobado ya cuantos dicitrios, desprecios y desvergüenzas puedan decirse contra los generales y demás jefes militares, tratándoseles de ignorantes, cobardes y traidores, produciéndose el desprecio, la insubordinación y la desobediencia (...) que es el mayor mal que pueda haber en los ejércitos (...) ¿Quiénes son, en las Cortes, los que más hablan de militares? Los clérigos, los abogados, los relatores...». En definitiva, los que no saben, «pues teniendo Generales, Jefes y Oficiales se echa mano de Sargentos y Cabos» (13). Una crítica retrospectiva pregunta: «¿Qué hicieron las Cortes [1811] haciendo retirar a sus casas [se refiere a Castaños por el Ejército y a Escaño por la Marina], nombrando para suplirlos a otros dos extraños?» (14). Allá por 1808 se insiste en «fomentar el pundonor de nuestros militares que rehúsan servir en un mismo cuerpo con los indolentes y ociosos que no se presentaron en los campos de Belona y de Marte» (15).

A medida que transcurre el conflicto, «el desorden e indisciplina de nuestros ejércitos y demás vicios que se observan en nuestra administración pública pronostican infelices resultados de nuestro defectuoso sistema», se decía ya en el *Semanario Patriótico* de Cádiz el 12 de diciembre de 1811. Se hace necesario dar órdenes; como una de 26 de septiembre de 1813 acerca de la «reunión de los oficiales que se hallan separados de sus banderas, a los ejércitos, cuerpos y regimientos (...) penas por delitos de desertión, fuga ante el enemigo (...) desde Brigadier abajo (...) mandando que se presenten a sus respectivos puestos». No son insignificantes las reclamaciones sobre el exterminio de las «numerosas cuadrillas de ladrones, desertores y malhechores que

(12) *Diario de Madrid*, 11 de noviembre de 1805.

(13) *Religión, Patria, Ejército y Pueblo*. Los Prelados Regulares, Tarragona, 1811.

(14) *Aviso a la Nación española*. Madrid, 1815.

(15) *Colección de...* Lo firma A. de P.R. Madrid, 1808.

infestan todo el territorio y se hacen pasar por gerrilleros (...) para los que en cada pueblo habrá una partida armada compuesta de individuos voluntarios», para lo que sigue un reglamento, según una orden de 1813. Sobre uniformidad y decoro, otra de 20 de febrero de 1815 del Consejo Supremo de la Guerra, del Ministerio de la Guerra, censura que «lo usan [el uniforme] llevando adornos más propios de mujeres que de guerreros [,] como son los pendientes que aunque estén en uso en otros países no lo están en España», aunque se enumeran excepciones por lo costoso de las prendas «y en atención al retraso con que reciben sus pagas en la actualidad de oficiales (...). A fin de que desaparezcan los infinitos desórdenes (...) no usar otras marchas que la española (...) prohibiendo a los tambores la arbitrariedad con que se les oye tocar las marchas francesas (...) lo que además de ser una contravención, es muy reparable y sensible a los vecinos de este heroico pueblo (...) oír tocar aquella misma marcha que con horror y espanto han estado oyendo por espacio de seis años a las tropas enemigas (...) estos desórdenes consisten principalmente en los Jefes y Oficiales que los permiten, toleran y autorizan». Llegando un punto de máxima complejidad, y «deseando el Rey Nuestro Señor dar un nuevo y reiterado testimonio a sus muy fieles y amados vasallos de la ternura paternal con que los mira (...) ha tenido a bien (...) con el objeto de extinguir y contener los desórdenes cometidos por los desertores (...) que desgraciadamente por efecto de las anteriores circunstancias han inundado e inundan las provincias de la monarquía, crear en ellas y en sus partidos Comandancias militares de 1.<sup>a</sup> y 2.<sup>a</sup> clase», dice un comunicado del ministro de la Guerra de 10 de agosto de 1815. Y, como queriendo zanjar una cuestión tan real como penosa, una real cédula de 9 de noviembre de 1819 proveerá que «compadecido mi paternal corazón de la triste situación a que se ven reducidos los desertores del ejército (...) he venido a conceder a los Sargentos, Cabos y Soldados indulto de la pena en que por sus delitos se habían hecho acreedores». No habían de gozar de este indulto «los reos del crimen (...) de homicidio o heridas graves causadas al Comandante de cualquier buque estando a bordo (...) a Oficiales del Ejército y Marina hallándose mandando en facción (...) e igualmente los reos militares fugitivos, ausentes y rebeldes».

La falta de un criterio firme y resolutivo, unido a erradas interpretaciones de la esencialidad patria, debieron de inducir, frente a la disposición popular heroica, a un cierto «culto» al invasor, al menos en forma ambigua e indecisa ocasionando pareceres innecesarios que, aunque resueltos al fin en favor propio, no habrían dejado de trastornar la contundencia con que se narra la actitud del pueblo, interpretaciones, quizá, como añoranza de una Ilustración, si no perdida, por los menos olvidada. Y, si no, ¿a qué venía comparar a Napoleón con Don Quijote? (16): «Según se infiere de lo dicho ¡cuán a ciegas dan algunos a Bonaparte el renombre de Don Quijote! pues fuera de la manía de guerrear y del desvelo y laboriosidad que le son consiguientes, no se encuentra sino una disparidad absoluta». En retrospectiva, dice un comentarista: «La

(16) *Cotejo de Bonaparte con Don Quijote*. Lo firma «J. M. de F. Valencia», 1809.

galomanía era una epidemia de que adolecían infinitas gentes en los últimos años de la dominación del bajá extremeño [se supone que se refiere a Godoy] (...) engrandecían al invasor honrándole con los pomposos dictados de “héroe”, “regenerador”, “nuevo Alejandro”» (17).

Y una conspiración. Un documento impreso publicado en 1914 revela que «el Conde Duque, amigo del Príncipe de la Paz, establece el negocio (...)». Los franceses Oudinot, Clairfait, Haupoult, Desscart, militares de alta graduación, fueron encargados de preparar la conspiración para «1.º Que la España europea se formaría en república Ibérica conservando la integridad de su territorio peninsular y su independencia absoluta bajo la protección de Francia (...). 5.º Que en este mismo momento y por decreto de las cortes generales los vocales de la Regencia se declararían por enemigos públicos y se pondrían fuera de la ley a favor de una insurrección popular excitada simultáneamente en la capital y en las provincias por los medios empleados en la Revolución de Francia (...). 7.º Que el Príncipe de Asturias se trasladaría en un encierro secreto con sus hermanos y su tío publicándose su evasión a Francia. 8.º Que se diseminarian varios diputados para apostolizar indirectamente a favor del gobierno popular». En el mismo documento se confiesan «conciliábulos en casa de los hermanos Baqué, comerciantes de San Sebastián (...) Sidney Oucilles de Londres envía fondos al judío Isaac Pereira, Hollendorf de Ostende envía fondos a Lord Auhesbury de Londres», añadiéndose que «los secretos del gobierno de España llegaban a mis manos por conducto de Don Agustín Argüelles y éste los compraba del Secretarij general de la Regencia de Cádiz», mediando también un llamado «Doctor Roxas de Sevilla». «La Condesa de Tilly, viuda del difunto vocal de la Junta Central, era del secreto y agencia en favor nuestro (...) tiene cartas mías firmadas [con el seudónimo] [d]el Conde de Courville, porque jamás me conoció individualmente.» Otros mediadores fueron los hermanos Taberner de Zaragoza, «para manejar a los diputados de su provincia» (18).

En 1808, don Gregorio de la Cuesta informa a la Junta Central del comportamiento de don Antonio Valdés en los movimientos populares contra el invasor, habiendo colaborado «con el Capitán General de Castilla la Vieja a contenerlos en la ciudad de Burgos el 18 de abril de 1808 y siguientes días», hasta que a finales del mismo mes «todos los jefes, los tribunales y la nación entera obedecieron las órdenes de aquel gobierno [de Murat]». Con Quintanilla y Eulate, Valdés estuvo preso en el Alcázar de Segovia (19).

Al regreso de Fernando VII, el 10 de mayo de 1814, don Gabriel Císcar es confinado en Oliva después de haber ostentado los cargos de secretario de la

(17) *Semanario Patriótico*. Cádiz, 5 de mayo de 1811.

(18) *Conspiración tramada en España por Buonaparte por medio de algunos generales franceses y con ayuda de algunos españoles*. Mallorca, 1814. Copia literal de la manifestación voluntaria que ha hecho don Louis Oudinot, general francés preso en Baza y trasladado a Granada, al comandante de Armas don Pedro Cortés el 24 de enero de 1914. Firmado, Louis Oudinot.

(19) *Colección de...*, p. 98.

Junta Militar (septiembre de 1808) y del Supremo Consejo de Guerra y Marina (diciembre de 1808), de miembro del Consejo de Regencia (febrero de 1810), de regente del Reino (octubre de 1810), de consejero de Estado (1812) y, de nuevo, de regente (1813).

Entre 1814 y 1819 se celebraron sólo en Madrid, por causas seguidas contra oficiales y generales, más de sesenta consejos de guerra por conspiración y traición y por «conducta político militar», con algunos otros por falta de disciplina, evasión y sospechas de reuniones secretas durante la ocupación francesa. Unas fueron condenatorias; otras, absolutorias, y una, relacionada con clérigos, fue sobreesida. En ellas se incluye la de un capitán de fragata, retirado por no «hallarse purificado» con arreglo a los correspondientes reales decretos, «pues no consta haya ejecutado justificación militar alguna a que como tal está obligado por lo dispuesto en ellos». Tal vez el más destacado sea el sumario contra don Francisco Espoz y Mina, representado por don Fausto Galdeano, que dio comienzo el 6 de octubre de 1814. Mandándose fuese puesto en libertad, debió no obstante rendir cuentas, y lo hizo el 30 de mayo siguiente. Se componía su expediente «de 101 hojas útiles y ocho en blanco sin contar las cubiertas».

En 23 de agosto de 1814, don José de Arteaga, secretario de Estado de Marina, manda, después de derogada la orden de 3 de noviembre de 1813, que se forme en cada departamento «un Consejo de guerra de Generales [,] el cual entienda exclusivamente en la purificación y calificación de la conductas de todos los Oficiales de los Cuerpos militares de Marina». Quedó constituido en El Puerto de Santa María por Frías (presidente), Jácome, Topete (Juan de Dios), De la Rocque, De la Barrera, Estrada, Mourelle, Riaño y Porta, «con el Auditor de Guerra, Secretario, Fiscales y demás individuos que se señalarán para auxilio del Despacho y cuidado de las salas».

En cuanto a los civiles, una de las sumarias más notables fue la de diciembre de 1814 contra siete ex diputados «de las llamadas Cortes»: Canga Argüelles, Capaz, Martínez de la Rosa, Álvarez Guerra, García Herreros, Zumalacárregui (Miguel Antonio) y Terán.

### **Estado de una colonia en 1770**

Virreinato de Santa Fe de Granada bajo el gobierno y mando de don Pedro Mesía de la Cerda, teniente general de la Real Armada (20).

Es un informe de 107 páginas de libro impreso comprendiendo población, administración, agricultura, economía, industria, comercio, Hacienda, seguridad, Iglesia, Inquisición, Ejército y Marina, descripciones geográficas, relaciones con la Corona, etc. En donde se dice: «Uno de los graves daños es la inacción o desidia de muchos subalternos en cumplir con la prevención de las leyes», pues apenas se encuentra algún gobernador «que remita el estado y

---

(20) Recopilado por Francisco Moreno y Escandón, 1872. Publicado en *Colección de documentos inéditos*. Rayón y Zabalburu, Madrid, 1886.

circunstancias de su provincia, y ni los curas remiten el padrón anual de sus feligresados, como manda la ley, ni vienen los informes de cómo son tratados los indios», por lo que la dirección política y gobierno económico es bastante defectuoso. Se desconocen el número de habitantes, su calidad, clase, fondos, medios de vida, traficantes «y las casas, calles y lugares no se numeran [por lo que se estaba] sin noticias de las personas capaces del manejo de las armas (...) sin regimenter el abastecimiento [,] que depende de la abundancia o escasez», es decir, de la oferta y la demanda, continuándose en general «el estilo y desorden que desde tiempos antiguos se ha observado y arraigado en profundas raíces por haberse criado sus habitantes sin otro conocimiento (...) [de manera que] no les causa extrañeza el defecto de acertadas providencias cuyo establecimiento tal vez les causaría novedad».

El informante acredita que son de reconocer las mejoras en puentes y calzadas, en el «hospicio de los pobres de sexo masculino, libertando al público de la molestia del crecido número de holgazanes disfrazados con el vestido de miserables», en las casas destinadas para el «recogimiento de mujeres y recibo de niños» y en el edificio del seminario, siguiendo una exposición sobre algunos cambios administrativos, sobre las misiones para «la pacífica reducción de los indios [que no obstante] pueden graduarse como los enemigos más poderosos (...) tanto por sí como por ser instrumento de que se valen las naciones extranjeras para el logro de los designios con que intentan mucho perjuicio [especialmente] los ingleses que con sagacidad procuran su amistad y por este medio introducirse». Expone cuáles son las posesiones inglesas, conocidas «por la casualidad de haber arribado un inglés», que pudo dar información por «sus papeles, apuntes y demarcaciones», las cuales posesiones resultan ser extensísimas y muy activas comercialmente, pues una fragata «una vez cada año lleva todo el oro». Sigue describiendo la situación en cuanto a comercio, minas, esclavos, aprovisionamiento..., «y es tanta la conexión de lo militar con lo gubernativo que no puede prescindirse uno de otro ni admite cómoda separación», y por la gravedad de los males no hay «otra curación que el cauterio de las armas por haberse experimentado que los lenitivos suaves de las amonestaciones, lejos de producir el deseado efecto de la conversión [,] sirven de insolentar a estos bárbaros».

Pasando nosotros por alto otras consideraciones, y llevando el resumen a asuntos cuya severidad no se puede omitir, leemos que «todos estos preciosos frutos (...) a veces se pierde[n] por falta de recolección y [,] lo que es peor, en muchas ocasiones fomentan el comercio de los extranjeros que se aprovechan de nuestra inacción porque siendo poco comerciante nuestra nación (...) ocupada en disfrutar su opulencia, sin la vigilancia y actividad de los extranjeros, no se detiene en el más acertado método de la provisión de estos remotos dominios».

En Quito, «es casi general el desorden y decadencia de las rentas Reales y más declarada la conspiración a embarazar su adelantamiento (...) su caja Real ha padecido continuas quiebras con la fuga y descubiertos de sus oficiales Reales».

Otra materia que en el informe se considera de gran importancia es la de los «colegios, academias, bibliotecas, universidades y escuelas públicas

[aunque] por la mayor parte se carece de estos sagrados depósitos». Se queja el informante de que «el método se reduce al modo aristotélico de lógica y física y metafísica compuesta de sutilezas inútiles que trascienden aun a la teología escolástica en que se consume mayor tiempo».

Los asuntos navales de aquel virreinato se encierran exclusivamente en «la escuadra de guarda-costas [que] no tiene determinado número de gentes ni de bajeles aumentándose o disminuyéndose según las circunstancias y órdenes de la Corte, cuyo principal cuidado es velar por embarazar que los barcos extranjeros se acerquen ni hagan contrabando [puesto que] se experimenta que en muchas caletas y ensenadas se encuentran extranjeros expidiendo sus frutos y aun a veces proveyendo a los indios de armas con que nos hacen continua guerra».

### **La Real Hacienda**

En 1798 el déficit fue de casi la mitad del presupuesto de gastos de los ministerios y la Casa Real. «El Erario se hallaba casi sin medios para hacer frente a sus urgentes atenciones (...) Nuestra alianza nos empobrecía cada vez más por el mantenimiento de fuerzas navales tan considerables para la guerra contra la Gran Bretaña. Interrumpidas las comunicaciones con los dominios de América, no era posible recibir de allí caudales. El comercio estaba entorpecido (...) La Corte seguía gastando a placer y viviendo en su manera acostumbrada. Abiertas estaban siempre las arcas reales, sin que hubiese coto en sus gastos ni asignación ninguna que señalase las cantidades que hubiere de percibir». Al punto es reconocido «el desorden general en la administración de las rentas públicas, el mal método de contribuciones y los vicios de su cobro. En tal estado ¿cómo podría hacerse frente a los armamentos marítimos ni tener prontas las escuadras?».

En 1798 se crea la Junta de Hacienda, que «con profundo respeto, si bien con notable entereza [,] expone al Rey que una economía severa e inflexible debía reducir los gastos de la Casa Real». Entre otras ideas propone «providencias para hacer venir caudales de Indias ya enviando navíos y fragatas de la escuadra en busca de ellos (...) por más que todos los derroteros estuviesen cogidos por la vigilante actividad de los ingleses (...) y que los buques destinados a este objeto saliesen de Cádiz en el mes de noviembre aprovechándose de las largas noches y del rigor de los temporales del invierno para evitar el encuentro del enemigo». Siendo uno de los grandes males de España «el excesivo número de privilegios y exenciones», la Junta pensó en «la venta de los bienes de la corona [que] poco o nada fructifican en favor de la nación y trasladados a manos de particulares servirían al aumento de la población abriendo nuevos manantiales de producción». También fue del parecer de «que se podía extender el uso de papel sellado». Y haciendo ver «los amagos de las convulsiones de la anarquía», finaliza su escrito así: «Señor: La Junta siente sobremanera haber tenido que afligir el corazón paternal de V.M.; pero se trata de

su corona, de su persona, de la de sus hijos, y, sobre todo, de esta familia inmensa que le ama y que la Providencia confía a su cuidado». Pero la Corte, «lejos de sacar provecho de los consejos de aquellos fieles y honrados vasallos (...) se ofendió de su libertad y entereza». Entonces, el Gobierno adoptó medidas como pedir «préstamos patrióticos sin interés (...) donativos voluntarios» y un ejemplar saneamiento de las finanzas de la Casa Real, «pero estos recursos fueron tenues a vista de las urgentes y grandes necesidades del Erario». Se pidieron préstamos (400 millones de reales) a cuenta de los caudales que se esperaba llegarían de las Indias. Se crearon los vales reales. Pero la desconfianza y la confusión iban en aumento (21).

En una real orden de 3 de marzo de 1805 figura que «el Rey mira con dolor [,] a pesar de sus constantes desvelos de que se paguen religiosamente las obligaciones de su Real Tesorería mayor, la imposibilidad en que ésta se ha visto de atender a un tiempo mismo al desempeño de la Monarquía y al reintegro de sus deudas atrasadas cuando las calamidades públicas de toda especie han contribuido a disminuir las rentas y aumentar las necesidades de la Corona», siendo una de ellas «la actual guerra a que injustamente me ha precisado la nación Británica». Por lo que en sendas reales cédulas, de 26 de junio y 20 de julio del mismo año, se manifiesta la exigencia de requerirse «considerables cantidades par el servicio de los Reales Ejércitos y Armada».

La ruínosa situación financiera no sólo era diagnosticada por los expertos y gobernantes: sus efectos trascendían a la opinión pública interesada. «Nuestro tesoro público está exhausto; nuestro comercio se halla en el estado más deplorable y que a no sobrecargar con impuestos exorbitantes las tierras no es posible ya continuar por mucho tiempo (...) aun cuando sólo se trata de atender a las urgencias ordinarias del gobierno» (22). Las tensiones se agravaron por la intensificación de las imposiciones, ante el aumento y urgencia de las necesidades. Por ejemplo, una orden de 2 de octubre de 1813 advertía de las «contribuciones que corresponden a cada pueblo (...) empleando el auxilio de la fuerza armada cuando se notare una obstinada resistencia». Apenas transcurridos dos meses, y por otra de 27 de noviembre, se expresa que «siendo muchas las provincias que se hallan en descubiertos cuantiosos (...) procédase sin demora alguna a exigir las sumas (...) a fin de que los defensores de la Patria no carezcan de los socorros y asistencias que les están debidos». Aún se dictaron otras sobre establecimiento urgente de exacción de granos, víveres y suministros para las tropas, y sobre contribuciones directas y sobre riqueza industrial, territorial y comercial de los pueblos... Y así una sucesión de medidas fiscales.

Es de tener en cuenta alguna normativa, dada algo posteriormente, que hace suponer una mejora de la consideración y un aumento o más justa distribución de los recursos; como, por ejemplo, esta resolución de 24 de octubre de 1814, por la que se otorgaba «a los padres de los Oficiales muertos en acción de guerra la

(21) Las citas comprendidas en el presente epígrafe pertenecen a MURIEL, Andrés: *Historia de Carlos IV*. Madrid, 1894.

(22) *Semanario Patriótico*. Cádiz, 5 de diciembre de 1811.

pensión correspondiente al empleo de su hijos», y de la misma manera a los sargentos, cabos, soldados y tambores. Pero aún en la segunda década del XIX se transmite el siguiente informe: «En la mañana del día 7 falleció el teniente de navío J.L. de extenuación», como colofón de un estado de continuada escasez y hambre. Lo mismo se dice del capitán de fragata P.Q., de un capitán de navío y de otros oficiales «y otros muchos de las demás clases que me es doloroso recordar por no afligir el ánimo de S.M. (...) el cadáver de J.L. no tenía camisa ni ninguna prenda de uniforme y se hallaba envuelto en una manta vieja» (23).

### La Constitución (1812)

La Constitución no sólo incluía reformas políticas que habían de tener efecto en lo social, dando así un nuevo enfoque a algunos de los problemas seculares de España, sino que introdujo también cambios orgánicos esenciales, en el sentido de desfavorecer la dignidad de la Monarquía en el intento de rebajar considerablemente el grado de absolutismo regio, limitando potestad y restringiendo autoridad, que pasarían a ser ostentadas y ejercidas por las Cortes. Si la guerra contra el invasor alteró la vida nacional, no menos lo hizo, y quizá más sustancialmente, la Constitución.

En su título I capítulo 1.º, art. 2.º dice: «La Nación Española es libre e independiente y no puede ser patrimonio de ninguna familia ni persona». La soberanía (art. 3.º) reside esencialmente en la Nación y por lo mismo pertenece a ésta exclusivamente el derecho de establecer sus leyes fundamentales... La persona del Rey es sagrada e inviolable y no está sujeta a responsabilidad (título IV) y por tanto hace ejecutar las leyes (que no promulgarlas). Declarar la guerra y ratificar la paz dando cuenta documentada a las Cortes... Decretar la inversión de los fondos destinados (es decir, presupuestados) por las Cortes a cada uno de los ramos de la administración pública... Hacer a las Cortes las propuestas de leyes y reformas para que deliberen en la forma prevista... Asegurar el orden público en lo interior y el Estado en lo exterior conforme a la Constitución y a las leyes... Mandar (no poseer) los Ejércitos y la Armada... Oír al Consejo de Estado, deliberar con los secretarios, resoluciones de la competencia del Supremo Tribunal de Justicia, no pudiendo el Rey «imponer por sí ni directa ni indirectamente contribuciones (...) sin que lo decreten las Cortes (...) ni enajenar bienes particulares ni corporativos (...) sin ser indemnizados sus propietarios». Por un reglamento particular aprobado por las Cortes se señalará a cada Secretaría los negocios que deban pertenecerle, «formando [las Secretarías] los presupuestos anuales (...) que estimen deban hacerse por sus respectivos ramos y rendirán cuentas (...) decretarán las Cortes que ha lugar a la formación de causa para hacer efectiva su responsabilidad. Expresiones como «a propuesta del Consejo de Estado», «con el consentimiento de las Cortes», «con arreglo a las Leyes» y otras análogas definen el desplaza-

---

(23) SALAS: *op. cit.*

miento del poder monojerárquico hacia una estructura pluriinstitucional que comprende «cada pueblo», en donde se establecerán «alcaldes y las leyes determinarán la extensión de sus facultades así en lo contencioso como en lo económico», estando a cargo de cada ayuntamiento la salubridad y la comodidad, la seguridad y el orden público, las recaudaciones, las escuelas de primeras letras, la beneficencia, la vías de circulación, las cárceles, los montes y plantíos comunales, la agricultura, la industria y el comercio, las condiciones de imposición de arbitrios, etc. «En cada provincia habrá una Diputación Provincial para promover su prosperidad [sigue la forma, constitución, composición, actuación, atribuciones, etc., como coordinadora, supervisora, potenciadora de los ayuntamientos], presidida por un Jefe político».

Algunas de las facultades que se atribuyeron las Cortes fueron:

- aprobar los tratados, antes de la ratificación, de la alianzas ofensivas;
- fijar, anualmente y a propuesta del Rey, las fuerzas de Tierra y Mar;
- dar ordenanzas al Ejército, Armada y Milicia Nacional;
- fijar los gastos de la administración pública;
- examinar y aprobar las cuentas de los caudales públicos;
- aduanas y aranceles;
- promover industrias;
- plan de Enseñanza, Policía y Sanidad;
- división administrativa del territorio;
- tribunales y administración de Justicia;
- cárceles para asegurar y no para molestar a los presos;
- prohibición de detenciones sin pruebas de torturas, de confiscaciones, de allanamiento.

Un reducido cuadro comparativo entre las Cortes de 1789 y las de 1812 quisiera resumir algunos indicios en lo esencial de la mudanza:

1789	1812
Reino	Nación.
Formalidades.	Fórmulas.
El Rey Nuestro Señor.	El Rey.
Comitiva en entrada.	Ceremonial a determinar.
Procuradores.	Diputados.
Servir y obedecer a S.M.	Servir a la Nación.
Suplicar a S.M. que acepte lo acordado.	Sancionar.
Día de celebración agradable a S.M.	El 1 de marzo de cada año.
Representantes de las 37 ciudades que de cada provincia tenían voto.	Elegidos por todos los vecinos de cada provincia que tenían voto.

A la vista de lo cual pudiera parecer no hubiese de ser extraña aquella tremenda declaración de Fernando VII del 4 de abril de 1814: «Que mi Real ánimo es no sólo no jurar ni acceder a dicha Constitución (...) sino declararla nula y de ningún valor ni efecto [y que] a cualquiera que tratase de impedir la ejecución de este Real Decreto, de cualquier modo que lo haga le declaro reo de lesa Majestad y que como tal se le imponga la pena de la vida. Yo, el Rey».

Si en el artículo 140 de la Constitución de 1812 se dice que no pueda exigirse jamás «la calidad de nobleza para los empleos civiles ni eclesiásticos ni para los grados militares de Mar y Tierra», y que «los Servicios y los talentos serán los únicos que proporcionen los ascensos», una real orden de mayo de 1814 manda «que los aspirantes a Guardias Marinas deberán someterse a probar su nobleza».

Cuenta Andrés Muriel que en marzo de 1796, en una visita del rey Carlos IV y su corte al puerto de Cádiz, encontrándose a bordo de una embarcación ligera y dándose las salvas de ordenanza, «el Príncipe de Asturias experimentó tal sobrecogimiento que buscaba, dando vueltas por todas partes, un asilo». Hecho que venía recordándose como uno de los antecedentes del carácter del heredero, «que amenazaba ya lo que había de suceder en el curso de su gobierno (24).

## El enemigo

Por un artículo titulado «Oposición de la Inglaterra a la pacificación de España» (25) se opina y narra que en los gabinetes «ellos calculan fríamente cuántos miles de hombres será menester sacrificar (...) cuántos miles de florines (...) para apoderarse de tal país, tomar tal isla, transformar tal o cual Constitución, encender la guerra civil, corromper los Ministros, introducir traidores en los principales puestos (...) La Inglaterra es el alma de todos estos proyectos (...) de este modo reina en casi todo el mundo político (...) por el oro domina y mientras peleamos en Europa por unos países pobres y talados y muchas veces por rocas estériles, se burla de nuestro furor que ella misma enciende y fomenta (...) [cayeron] en sus manos las fragatas que traían a España los tributos de la América [y] fueron recibidos en Londres a manera de un triunfo. Se dispuso una entrada pública para llevarlos al Banco en carros coronados de laurel (...) hombres rebosando vino rodeaban los carros (...) botella en mano entonando la famosa canción *Rule Britannia*».

Pero un talante generoso y largo con el enemigo, y no siempre justo con el propio, prima en las páginas de la historia de España, al menos de la más reciente. En una «carta de uno cuyo nombre no se declara», escrita en las islas Hieres a 7 de mayo de 1538, dando cuenta del combate que «una escuadra española en que iba el emperador Carlos V tuvo con otra francesa en la inmediaciones de Marsella (...) copiada por don Martín Fernández de Navarrete», se

---

(24) MURIEL: *op. cit.*

(25) *Diario de Madrid*. Jueves, 5 de diciembre de 1805. Lo firma «D.A.C.B.»

dice que, después de este combate, el emperador «mandó devolver [al capitán francés] sus cuatro galeras para que con ellas volviese a Francia y también mandó que se volviesen a ellas todos los franceses presos (...) E así se volvió el dicho con sus cuatro galeras. Dícese que S.M. le mandó dar cuatro mil ducados por el daño recibido, aunque hay muchos que esto no lo creen ni yo lo certifico más de haberlo oído decir a muchos de estos señores. Así que estas cuatro galeras se juntarían con otras seis que estaban en el puerto y se irían el dicho lunes a comer a Marsella porque les hacía buen viento. S.M. hubiera buena jornada en tomar al Rey de Francia las dichas diez galeras y por esto se dejaron de tomar las seis y les tornaron las cuatro. ¡Plegue a Dios que no venga tiempo que dello le pese...!» (26).

Carta con noticia de la rendición de Larache, fechada en Ceuta a 27 de febrero de 1690, venida de los capitanes de los navíos: «El ingeniero de los moros era un francés disfrazado [de moro]». Se le socorrió al saberse que no lo era (moro).

En la expedición de Nelson contra la ciudad de Tenerife, con final de reembarco, el capitán general, don Antonio Gutiérrez, obró como «un castellano honrado y generoso», al acoger a los ingleses en los hospitales propios, «encargando en éstos que fuesen cuidados con esmero», facilitando provisiones, etc.

En febrero de 1797, España e Inglaterra se debaten en San Vicente. Don José de Córdoba es condenado, y el almirante inglés, nombrado par de Inglaterra con varios títulos, entre ellos el de conde de San Vicente.

Se avisa, sobre la astucia de los ingleses, de que «en 1800 un joven viajero inglés llamado Guillermo Pitt visitaba el arsenal de el (*sic*) Ferrol (...) para adquirir útiles nociones de gobierno y política internacional. Hizo apuntes y cuando llegó a ser Ministro, sobre sus notas mandó una expedición contra El Ferrol». Fue el denominado combate de La Graña (27).

En torno al salvamento de un buque inglés por otro español, «forma contraste con lo acaecido al vapor *Habana* [,] que infructuosamente pidió auxilio a un buque inglés y otros casos de la misma naturaleza». Lo mismo con el naufragio del vapor *Independiente* sobre las costas de Inglaterra: «En vano se hicieron señales para que tres buques que estaban a la vista prolongasen sus bordadas para acercarse» (28).

No fueron menores los inconvenientes (aunque de distinta especie y que podrían contener alguna razón por ambas partes) que se desprenden de hechos como los que refieren los siguientes textos: don Julián de Retamosa (29), siendo

---

(26) *Colección de documentos inéditos para la Historia de España*. Navarrete, Salvá y Sainz de Baranda. Madrid, 1843.

(27) *Crónica Naval de España*. Madrid, 1855 ss., sección «Reseña Histórica».

(28) *Ibidem*.

(29) Julián Martín de Retamosa alcanzó los grados de brigadier y teniente general y los cargos de comandante general del Cuerpo de Ingenieros de la Armada, ministro en el Consejo Supremo del Almirantazgo, miembro del Consejo de Guerra y director de la Junta del Montepío Militar. Fue uno de los mejores ingenieros españoles en la construcción naval del siglo XVIII. PERONA, Dionisio A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998.

oficial de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, en San Lorenzo de El Escorial, a 6 de julio de 1975, dice, refiriéndose a la comisión en el extranjero encabezada por Mendoza Ríos: «Su objeto hubiera en aquellas circunstancias producido felices efectos desempeñada con Oficiales sabios y de madura y cristiana conducta (...) debe graduarse de innecesaria por costosa y por evitar la disipación de nuestros oficiales mozos en países extraños donde la libertad e irreli-gión corrompen las costumbres (...) Este Oficial [Mendoza] encargado de dicha comisión, hubiera sido útil a España practicando en su Instituto los conocimientos teóricos que adquirió», pues en los ramos de marina militar, dice, no había invento que no se conociese en España, por lo que piensa que tanto a él como a cualquier otro oficial que estuviese en el extranjero se les debía hacer regresar. Sin embargo, en 1845, Dulot de Mafras publica su obra *Investigaciones sobre los progresos que deben las ciencias físico-matemáticas a los españoles*, y dice de Mendoza: «Este ilustre geómetra [,] cuyos trabajos [,] tan elevados como los de Newton, Lagrange, Fermat y Laplace [,] tienen la ventaja de ser de aplicación más fácil (...) reduciendo los problemas de astronomía náutica a simples reglas aritméticas (...)». En la sección de «Historia» de *Crónica Naval de España* (1855 y ss.) se elogia a Mendoza y su colección completa de tablas para la navegación, y a lo que rindieron a marinas extranjeras antes que a España, por desconocimiento, cerrazón y falta de aprecio. Esta visión poco amplia del futuro naval pudo generar la queja anónima de «un Oficial de Marina», en la *Gaceta de Madrid* de 27 de junio de 1855, al decir que «ahí están esos admirables inventos hijos de la aplicación de las ciencias físicas y matemáticas a la náutica, nombrando la máquina de vapor, la perfección en la artillería, los instrumentos astronómicos (...) y ese creciente número de invenciones y descubrimientos de todas las clases y tan utilísimos que nosotros no hacemos más que ir adoptando ciegamente cuando por casualidad llegan a nuestra noticia». Cita «esa conferencia de Bruselas (...) donde sólo España dejó de estar representada».

### **Recuperado el pulso regio...**

Aun con la inestabilidad política interior conocida como comprensiva de 35 alzamientos entre el de Espoz y Mina (1814) y el de Villacampa (1886), ambos inclusive, las guerras carlistas, los problemas sucesorios, etc.; de un sinfín de contradicciones, mermas, desaciertos y tropelías que desbarataban el avance de la nación, la Armada estuvo presente, con dignidad, propiedad, energía y valía profesional, en frentes por supuesto bélicos, pero también de política naval, administrativos, de organización, de legislación, etc.

### *La construcción naval*

En el fundamental asunto de los bosques, ya en la Junta de Cortes Reales del 20 de octubre de 1789, el diputado por Cuenca realza que «su principal

patrimonio consiste en los abundantes y preciosos bosques de pino negral capaces de surtir el gran consumo de maderas que tiene el astillero de Cartagena», que tanto interesan a la Corona «porque no se reconocen dentro de la Península otras maderas de igual bondad para la construcción de bajeles (...) la comisión de Marina tiene el destino de marcar los árboles para la Real Armada (...) pero los delineadores y los monteros marcan indistintamente (...) y no se suele ejecutar la tala a tiempo de cortarse, de lo que resulta el agotamiento prematuro», queja a la que se adhieren Valladolid y Teruel. Se propone que haya viveros y siembras, «que a los dueños no se les impida cuidar de ellos como hacienda propia», que se restablezca la autoridad de los ayuntamientos «en lo que sea comunal», que en lo posible se nombren jueces «cuya educación y pundonor inspire[n] nobles sentimientos [,] que dijo ya el Rey Don Alfonso el Sabio “que el juez debe ser de buen linaje, para haber vergüenza de no errar”», que los árboles con destino a la Marina «se retiren luego que tengan buen estado a fin de que [,] envejecidos, no se desnuden, descortecen, impidiendo dárselos el último destino para que se señalaron».

En 1811, Navarrete eleva un informe al «Excmo. Sr. D. José de Mazarredo», titulado *Reflexiones sobre los montes de Segura de la Sierra y sobre las ventajas que resultarían de convertirlos en propiedades particulares* (reimpreso en Madrid, 1823). Pero había pasado que «en vano se buscarían muchos de aquellos montes cubiertos de pinos, hayas, encinas y otras varias especies de árboles; montes que criaban maderas útiles para la construcción y que alimentaban nuestra Marina cuando éramos con justicia considerados como la principal potencia marítima europea y cuando nuestra resolución, nuestro valor y nuestro desprendimiento nos daban derecho a la posesión exclusiva de todos los mares del mundo por nosotros descubiertos» (30).

Hasta 1839 la Armada tuvo facultades en montes y arbolados «a cargo de hombres de reconocida inteligencia fruto de antecedentes experimentados y doctrinas archivadas como un tesoro (...) triste es el estado actual de nuestros montes desde la proclamación de los principios liberales (...) se ha retrasado la creación de un Cuerpo de Ingenieros de Montes, se han hecho talas arbitrarias, carbonización, abandono, especulación y provecho ajeno» (*Crónica Naval de España*. Madrid, 1855 y ss.).

Con el advenimiento de la máquina de vapor, se consiguieron importantes transformaciones técnicas y adaptaciones de los astilleros, aunque el diario *La Nación* fuera de la opinión de comprar barcos a países extranjeros, cosa incomprensible, se le replica, porque aquí cuestan menos y mantienen activos los arsenales, talleres y factorías.

### *Dotaciones y personal*

Otra de las cuestiones en el ámbito de personal fue la siempre debatida sobre las Matrículas de Mar o alistamiento, frente al sistema de reclutamiento

---

(30) MADDOZ, Pascual: *Diccionario geográfico*. Madrid, 1846.

por sorteo, «si queremos que a nuestra abatida Marina se le restituya el grado de esplendor que tuvo en otros tiempos», que la Ley de 1872 culmina. El argumento en favor de las matrículas venía siendo lo indispensable de la especialización, junto con la experiencia a bordo de los mozos procedentes de las provincias costeras y la continuidad de la permanencia, proponiéndose edades de inscripción e incorporación (31), períodos de adiestramiento, horas de instrucción, policía, disciplina, formación de brigadas, vestuario, tiempos de permanencia en tierra (arsenales), de embarque... El periódico *La Emancipación* (Madrid, núm. 15) expresa que «son desacertados y sistemáticos todos los cargos y censuras que se hacen a la Institución», que refuta la frase «muchos establecimientos profusos, inútiles y aun perjudiciales existen en nuestra mal construida Marina pero ninguna es más notable que la matrícula de mar».

Por real orden de 6 de mayo de 1857 se reorganiza el Cuerpo de Artillería Naval. Otra de 17 de marzo del año siguiente, continuación de la de 24 de octubre de 1849, tuvo por objeto el «arreglo de la contabilidad general se aplica no sólo a la contabilidad del personal también a la del inmenso material de que consta la Marina de Guerra», aunque sea «imposible enumerar las infinitas contradicciones y arbitrariedades que existen en las distintas leyes que rigen a nuestra Armada». La Dirección de Intervención y Contabilidad había sido suprimida cinco veces en cuarenta años.

El 4 de febrero de 1869 se da forma al Cuerpo de Infantería de Marina, y por reglamento de 1 de noviembre del mismo año le toca el turno al de Ingenieros Navales, que creado en 1770 había sido suprimido en 1848. El Reglamento de 27 de noviembre de 1890 configura el Cuerpo de Máquinas. Las reales órdenes de 15 y 19 de diciembre de 1849 aplicaban a la Armada el régimen general del Estado. La Ley de 20 de febrero de 1850 centralizó la administración y en 1852 desaparecieron las jurisdicciones económicas departamentales, que pasan a depender de una jurisdicción económica única para todos los cuerpos de la Armada. En 1861 se crearon las academias departamentales.

### *La cuestión del Almirantazgo*

Las relaciones ministro de Marina y Armada, siendo el primero un civil jefe supremo de ella, no tenían fluidez, «por manera que el Almirantazgo, tal como está constituido [,] es esencialmente un satélite que gira alrededor del sol ministerial y no tiene más vida que la que éste quiera comunicar [pero] la primera condición orgánica que debe tener [el Almirantazgo] es la de ser inamovible, supremo e independiente por lo que no podría el Ministro dictar planes de campaña ni mezclarse en modo alguno en la parte facultativa de sus funciones». Pero en el *Diario Español* (Madrid, núm. 997), abundando en el conflicto Ministerio-Almirantazgo acerca del sistema de ascensos en el Cuerpo General, presentado por el primero sin consultar juicio ni parecer al segun-

---

(31) SALAS: *op. cit.*

do, se dice que «de sentir es que los individuos que componían la Junta del Almirantazgo (...) por sólo haber manifestado de un modo que creyeron ajustado a sus facultades su opinión sobre un punto en que disientían de la del Gobierno [,] hayan sido no sólo colectivamente separados de sus cargos sino extrañados de la Corte». En fin, se termina diciendo que «una institución se organiza con un trazo de pluma pero no se crea y sostiene lo mismo una Armada poderosa».

En estos y otros asuntos intervino la Armada, con oficios y con artículos de prensa, con opiniones para todos los gustos, pero siempre decidida y responsablemente. No obstante, en 1902 todavía se escribe que «nada más confuso y caótico que la legislación sobre nuestros elementos marítimos de guerra y sobre los organismos y cuerpos dedicados a su servicio» (32), y para probarlo, la disposición formulada en el artículo 1.º del real decreto de 31 de diciembre de 1902, exigiendo que todas las órdenes del Gobierno «se publiquen en la *Gaceta* [,] sin cuyo requisito no podrán tenerse por válidas», esto es, después de alrededor de ciento cincuenta años de su aparición, aún ocurrían estas cosas.

Nosotros sólo hemos rastreado los primeros pasos seguidos por la Armada a partir de la muerte de Fernando VII. Añadiremos las denominaciones de las materias que no dejaron de preocupar a la institución y que reflejan una puntual toma de conciencia de su estado frente a la evolución histórica tanto en el Viejo Continente como en el Nuevo, evolución a la que trató de adaptarse reclamando medios y ofreciendo lo mejor de sus capacidades y de sus voluntades, en un empeño que no siempre fue comprendido ni atendido. Fueron las mencionadas materias: armamento, comunicaciones, arquitectura naval, ingenieros de a bordo, navegación, costas, hidrografía, meteorología, astronomía, puertos, higiene y medicina naval, derecho marítimo, seguridad, economía y comercio, Marinas Mercante y Pesquera, estados y actividades de las Marinas extranjeras, Historia marítima, fomento naval, acopio de bibliografía y traducciones, etc.

### *Publicaciones*

Las dos publicaciones periódicas portavoces de las inquietudes de la Armada durante el siglo XIX fueron *España Marítima*, suspendida en 1840, a la terminación del segundo tomo, y *Crónica Naval de España*, cuyo primer número salió en 1855, con análogos resultados de desagrado respecto a la línea editorial, esta vez manifestado por el cese de uno de sus directores, el brigadier intendente de Marina don Jorge Lasso de la Vega, motivado por su jubilación «con el haber que por su situación le corresponde». A lo que el interesado responde con «respetuosa protesta que nos hemos visto obligados a presentar al Gobierno refiriendo alguna divergencia (...) que ha producido la separación de uno de los directores de *Crónica Naval* [el otro era don Marcelino Travieso, auditor de Marina]». En su primer

(32) ALCUBILLA: *Diccionario de la legislación española*.

número manifestaban que la Armada estaba «relegada entre las más insignificantes, mientras Inglaterra y Francia gozan de la supremacía en el mar [y por eso] queremos que se nos escuche». En la protección de los intereses nacionales industriales, agrícolas y mercantiles, «la Marina mercante, recibiendo apoyo y protección de la de guerra, vienen a fundirse en una sola (...) y éste será uno de los principales objetos de nuestro periódico». En cuanto al *Mundo Naval Ilustrado* (Madrid, núm. 1, primero de mayo de 1897), no está comprendido en el período que nos ocupa, por proyectarse ya hacia el siglo xx.

### Una muy dura competencia

Ingresado nuestro mundo en el repertorio de mutaciones postrevolucionarias y postnapoleónicas, y siguiendo de una u otra manera las pautas establecidas por la primera Constitución española, los horizontes de futuro se definían a partir de estos hechos debiendo, se quisiera o no, ir asimilando además, novedades tan profundas en lo social como:

Los movimientos obreros, entendiéndose que la producción individual tenía el valor intercambiable propio del contrato y por tanto su disponibilidad para prestar servicios no era absoluta.

El culto a la educación: desde el decreto de 31 de enero de 1815, por el que se establecen seis cátedras de Agricultura a finales del siglo xix, entre leyes, reales decretos, reales órdenes, circulares y reglamentos, se promulgaron más de 1.500 disposiciones que afectaron a Universidades, Institutos, Enseñanza primaria e infantil y centros anejos y complementarios, equipamiento y edificaciones, administración, personal, disciplina académica, grados, programas, textos, inspección, tribunales, exámenes y calificaciones, calendarios, demarcaciones, concursos y oposiciones, archivos y bibliotecas, etc. Todo para la Península y Ultramar.

En Agricultura, se remueve el problema de la España seca para paliar por lo menos el hambre y la desnutrición. Es de notar al respecto la institución de 1833 que recomienda a las autoridades civiles velar por la aplicación «del inmortal Informe sobre la ley agraria de Jovellanos», y la creación, en 1847, del Real Consejo Agrícola y Comercial y, en 1848, de las Juntas Provinciales Agrarias.

En transportes y vías de comunicación, a costa de la Real Hacienda y de los concejos comunales, en 1840 se dictaron normas para la formación de un Plan General de Carreteras del reino y otras disposiciones sobre conservación y mantenimiento.

Dígase algo semejante respecto de Sanidad, de Gracia y Justicia, de Guerra, de Administración, etc.

Pero no se crea que era tan fácil llevarlo a la práctica. Para no abundar en facetas negativas, sólo diremos que, en el ramo de Educación, más de sesenta años después de la promulgación de la Ley Moyano (1857), según el censo de 1920 aún subsistía una notable falta de escolarización.

Para sufragar el coste de las mejoras que se concebían, ya la Constitución de Cádiz (1812), en sus artículos 338 y siguientes, expresa su derecho a establecer contribuciones e impuestos. La de 1845 (art. 6.º) reza que «todo español está obligado a contribuir en proporción de sus haberes para los gastos del Estado». El mismo año se fija el gravamen fiscal sobre la industria y el comercio. Por real decreto de 23 de mayo del mismo año se reorganiza la Hacienda central y la provincial. En 1854 aparece un nuevo concepto de contribución sobre el consumo, que desde el siglo XVIII recaía, en esencia, sobre los más pobres. Una real orden de 22 de julio de 1847 determina que «en la exacción de contribuciones no se reconocen fueros» y que «para proceder contra los aforados deben guardarse las mismas reglas que para los demás contribuyentes». El real decreto de 24 de octubre de 1849 centraliza la recaudación, los fondos y su distribución, y prescribe medidas para la formación de presupuestos y rendición de cuentas. Por otro real decreto, de 20 de junio de 1850, se crea la Dirección General de Contabilidad del Estado, entendiéndose por estas escasas citas que la distribución de los recursos estaba pasando de una voluntad regia a otra representativa de la voluntad popular. El cuadro legislativo, comparado con la «Novísima Recopilación de las Leyes de España mandada formar por el Señor Don Carlos IV», había cambiado de raíz, sin abandonar, en lo esencial, el espíritu de las viejas leyes. La vida de la Armada, en gran parte, dependía de este panorama general y sintético que sólo pretende inspirar el reconocimiento de una situación.

## Conclusión

Como en lo demás de la vida de la nación española, la Armada transitó de un «absolutismo naval» a un *Demos* participativo en dilatadas jornadas convulsas y borrascas persistentes. Independientemente de otros factores que aquí no se han expuesto, como la emancipación de las colonias, la nueva naturaleza geopolítica, la irrupción del desarrollo industrial, naval y tecnológico, etc., no parece desacertado admitir que la influencia de lo que antecede, aun con carácter sumario, contribuyó a decidir el rumbo de esa gran nave sin falta de méritos, que más bien fueron sobrados, de quienes la pilotaron y la sirvieron. Trafalgar no fue más que una única batalla. La guerra, dilatada, compleja y de trenzado laberíntico, estuvo en varios escenarios, precisamente de seco, donde el balanceo atonta, no como en la mar, que propicia y ciñe.

Sea en memoria.

## Resumen

El propósito del presente trabajo es cooperar a inducir al reconocimiento de que tanto en el tiempo del suceso de la batalla de Trafalgar como en el del posterior desarrollo político de España no se sumaron factores favorables que concurrieron a dar buena vía a los valores, a las inquietudes ni tampoco a los merecimientos de la Armada.

NOTA DE LAS AVERÍAS Y PÉRDIDAS QUE HA EXPERIMENTADO la ESQUADRA INGLESA, de resultas del combate del día 21 de Octubre de 1805, con la combinada Francesa y Española, en las aguas de Cádiz.

Navios.	Cañones.	
Victory . . . . .	100	Desarbolado de todos sus palos en el acto de cortar la línea combinada: herido el Vice-Almirante Nelson, habiendo muerto á las siete horas de concluido el combate.
Prince of Wales . . . . .	98	Á pique en el combate
Britania . . . . .	100	Se fué á pique en el combate.
Dreadnought . . . . .	98	Acribillado á balazos todo el Casco.
Temeraire . . . . .	98	Mocho ó sin ningun Palo: los del Navío Frances el Aguila le cayéron sobre la cubierta, y le matáron mucha gente.
Neptune . . . . .	98	Á pique ámbos, y los Palos del primero, y Timon del segundo, se han ballado en la Playa de Conil.
Prince . . . . .	98	
Queen . . . . .	98	Desarbolado del Mastelero de Velacho y Mesana, en Gibraltar, con el Casco muy maltratado.
Donegal . . . . .	80	Desarbolado, en la Costa de Berbería.
Canopus . . . . .	80	Mocho, y arrimado á la machina en Gibraltar.
Tigre . . . . .	80	Á pique en la Playa de Santa María.
Tonnant . . . . .	80	Queimado por la Esquadra, á 5 ó 6 leguas el NO. de Cádiz.
Spencer . . . . .	74	Entró en Gibraltar remoleado por una Fragata, pidiendo auxilio.
Le Spartiate . . . . .	74	Á pique despues de acabado el combate en la Costa de Rota.
Defense . . . . .	74	Sin Palo mayor, en Gibraltar.
Stwisure . . . . .	74	Desarbolado del Mastelero de Velacho, en Gibraltar.
Orion . . . . .	74	Desarbolado, en la Costa de Africa.
Leviatan . . . . .	74	Á la vela, desarbolado de Gavia.
Zealous . . . . .	74	Con averias en su Casco, en Gibraltar.
Conqueror . . . . .	74	Á la vela.
Revenge . . . . .	74	} En Gibraltar, <sup>segundo</sup> <del>el segundo</del> sin la Berga de Gavia.
L' Achile . . . . .	74	
Minotaur . . . . .	74	} <del>varado</del> <sup>varado</sup> en la Costa de Conil, y San-Lucas
Colossus . . . . .	74	
Mars . . . . .	74	} Á la vela.
Bellerephon . . . . .	74	
Poliphemus . . . . .	64	Á la vela, sin palo de Mesana.
Esparciata . . . . .	74	Á pique despues del Combate, en la Costa de Rota.
Carnate . . . . .	74	En Vandolas, á la vela.

NOTA.

Navios que se reunieron á los anteriores á las cinco de la tarde del día 21.

Duque de Yorck . . . . .	90	Á la vela.
Real Soberano . . . . .	100	} Perdido en la Costa; con 4000 libras estarlinas, que conducia á Malta.
Lágero . . . . .	80	
Relámpago . . . . .	74	Á la vela, en conserva de una Fragata Sueca.
Aguila . . . . .	74	Á la vela.

OTRA. El Mayor General Bic-Keston, fué herido á principio del combate, y murió á las tres horas de él.

Han salido de Gibraltar un Navío de 110 Cañones, tres Fragatas y una Corbeta para el Oeste, á proteger los Navios varados y desmantelados.

Esta Relacion está sacada por la remitida de Gibraltar, por el Almirante Collingwood, y datos de los Buques entrados en Gibraltar. Es regular que los Ingleses no ponderen sus pérdidas, y que estas sean mucho mayores que lo que resulta de sus relaciones, en que se ve, sin embargo, que su esquadra ha sido destruida, y segun algunas cartas de Cádiz, que se refieren á lo que dicen los Oficiales Ingleses, han perdido en ella de 7 á 80 hombres: pérdida que con gran dificultad podrá reparar la Inglaterra.

Véndese en la Librería de Francisco Ifern y Oriol, Calle. de Agullers.

# LA HISTORIA VIVIDA

Alfonso CEBALLOS-ESCALERA

## El programa heráldico del edificio del antiguo Ministerio de Marina

En el propio paseo del Prado, esquina a la calle de Montalbán y con vuelta a la de Ruiz de Alarcón, se erigió entre los años de 1917 y 1927 el edificio del Ministerio de Marina, que hoy ocupa el Cuartel General de la Armada.

Planeado por los arquitectos José Espeliús y Francisco Javier de Luque, se trata de un gran edificio de planta rectangular y marcado carácter monumentalista, carácter reflejado en sus tres fachadas, todas de gran riqueza ornamental, en las que se mezclan elementos clásicos, góticos y cisnerianos, conformando un estilo ecléctico muy en boga en la época de su construcción (1).

En las fachadas aludidas existen numerosos escudos heráldicos —hasta un total de treinta y seis—, todos de dibujo agradable —el diseño modernista siempre representó bien las piezas heráldicas—, buena composición heráldica y excelentes labra y talla, debidas estas últimas a grandes canteros hoy por hoy anónimos.

Así, la fachada principal —que originalmente debía abrirse sobre el paseo del Prado, y hoy lo hace por la calle de Montalbán— nos muestra 16 escudos de armas, divididos en tres grupos: una pieza principal, tres secundarias sobre ella, y diez más, de menos tamaño, sobre cada una de las grandes ventanas de la cuarta planta.

La pieza principal representa el escudo nacional, entonces las mismas armas reales: el clásico cuartelado de Castilla, León, Aragón y Navarra, entado en punta de Granada y con el escusón de Anjou —éste, por cierto, simplificado, pues se reduce a una sola flor de lis—, todo puesto sobre una cartela de rollos, timbrado de la Corona Real, acompañado de la divisa del emperador Carlos —las columnas de Hércules— y rodeado del collar de la Insigne Orden del Toisón de Oro (2).

En sendas ventanas que abren sobre este escudo principal, se nos muestran las armerías de las ciudades cabeza de los tres departamentos marítimos peninsulares; esto es, de izquierda a derecha, las de Cartagena (un castillo sobre una peña puesta sobre ondas) (3), Cádiz (la imagen de Hércules Egyp-

---

(1) «El Ministerio de Marina», *Blanco y Negro*, núm. 1177 (7 de diciembre de 1913). También GÓMEZ DE LA SERNA, Ramón: «Futuros centenarios. El nuevo Ministerio de Marina», *Nuevo Mundo*, núm. 1731 (25 de marzo de 1927).

(2) Sobre el escudo de España y las armas reales, véase MENÉNDEZ PIDAL DE NAVASCUÉS, Faustino: «El Escudo», en la obra colectiva *Símbolos de España*. Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, Madrid, 1999. Existe una segunda edición monográfica, que se titula *El Escudo de España*. Real Academia Matritense de Heráldica y Genealogía, Madrid, 2004.

ciano vestido con piel de león, y uno en cada mano, desquijarándolos, acompañado de las dos célebres columnas y rodeados del lema «Hércules Fundator Cadis Dominator» (4), y Ferrol (el castillo con un farol encendido, saliente de su homenaje) (5).

Por último, en las aludidas ventanas de la cuarta planta figuran 12 armerías, correspondientes a otras tantas ciudades y villas en las que tenían entonces asiento idéntico número de comandancias de Marina, repitiéndose en las esquinas las de dos de los tres departamentos marítimos, a saber:

- En la esquina izquierda, Cartagena, con el aludido castillo sobre peñas;
- San Sebastián, con un navío navegando a toda vela sobre ondas, y dos letras s en los cantones del jefe; en la bordadura, el lema «Por fidelidad, nobleza y lealtad ganadas» (6);
- Barcelona, con el celeberrimo cuartelado de la cruz de San Jorge y los palos de Aragón, sin timbre alguno (7);
- Santander, con una nave a toda vela, sobre ondas, al lado de la sevillana Torre del Oro y, en los cantones del jefe, las cabezas de los mártires san Emeterio y san Celedonio (8);
- La Coruña, con la Torre de Hércules puesta sobre peñas y, en su base, una calavera con dos tibias cruzadas; bordura con ocho veneras, que en esta labra están en el propio campo (9);
- Bilbao, el puente con la torre fuerte, acompañado a la siniestra de los dos lobos de Diego López de Haro, su fundador (10).

Sigue al anterior la portalada principal del edificio, en la que figura, encuadrado, el aludido escudo de España y, sobre él, en las ventanas de la cuarta planta, los de las ciudades de Cartagena, Cádiz y Ferrol. Después de estos tres, siguen los emblemas de

- Málaga, pero con su complicado emblema muy simplificado en uno con sólo dos torres o castillos (de la Alcazaba y de Gibralfaro), con sendos chapiteles apuntados puestos en faja y, por bordura, el lema: «Tanto monta» (11);

---

(3) MOYA, Antonio de: *Rasgo heroyco: declaración de las empresas, armas y blasones con que se ilustran y conocen los principales reynos, provincias, ciudades y villas de España*. Madrid, 1756, pp. 84-86. En esta labra falta la peña y, sobre todo, la bordadura componada de Castilla y León.

(4) *Ibidem*, pp. 73-74

(5) PIFERRER, Francisco: *Nobiliario de los Reinos y Señoríos de España*. Madrid, 1855.

(6) MOYA, Antonio de: *op. cit.*, pp. 288-298.

(7) *Ibidem*, pp. 49-50. Esta clásica armería ha sido modificada recientemente, con malos criterios y peores resultados.

(8) *Ibidem*, pp. 289-290.

(9) *Ibidem*, pp. 107-108.

(10) *Ibidem*, pp. 62.

(11) *Ibidem*, pp. 181-182.

- Santa Cruz de Tenerife, con la cruz llana verde colocada sobre la roja santiaguista, acompañada en lo bajo de tres cabezas de león; bordura con un monte o volcán en jefe, tres castillos y cuatro áncoras alternadas (12);
- Mahón, con el castillo sobre ondas, sumado de un escudete con los palos de Aragón, coronado, y del nombre de la ciudad en mallorquín, «Mahó»;
- Valencia, con los palos de Aragón, concedidos por Jaime I, dispuestos en rombo o losanje, acolado de dos letras L cruzadas y coronadas, timbrado de una corona abierta y, por cimera, el *rat penat* o murciélago (13);
- Vigo, el castillo acompañado a la siniestra de un árbol, puesto todo sobre ondas, aunque en esta labra lo está sobre sendos ramos vegetales cruzados en la punta;
- Y, en la esquina derecha, Ferrol con el castillo, sobre cuyo homenaje se muestra un farol encendido.

En la segunda fachada, esto es, la que rompe sobre el paseo del Prado, se va a repetir con aproximación la misma pauta programática: en las dos esquinas, sendas labras del escudo nacional (armas reales), con la única diferencia, respecto de la fachada y puerta principales, de que no van rodeadas del collar del Toisón de Oro y sí de una gruesa orla de frutas y vegetales —la composición resulta agradable—. Sobre las fachadas de las grandes ventanas de la cuarta planta, las armerías de ocho ciudades y villas cabeceras de departamentos y comandancias:

- En la esquina izquierda, Cádiz (Hércules desquijarando dos leones, con las columnas y el lema);
- Bilbao (el puente torreado sobre ondas, acompañado de dos lobos);
- Málaga (las dos torres con chapitel, orladas de la divisa «Tanto monta»
- Santa Cruz de Tenerife (la cruz llana sobre la cruz santiaguista, acompañada en lo bajo de tres cabezas de león, bordura con un monte o volcán en jefe, tres castillos y cuatro áncoras alternadas);
- Mahón (el castillo sobre ondas, sumado del escudo coronado de Aragón, y con el nombre de la ciudad) (14);
- Valencia (los palos de Aragón en rombo, con las dos eles acoladas, timbrados de la corona abierta y, por encima, el *rat penat*);
- Vigo (castillo y árbol sobre los ramos vegetales);
- En la esquina derecha, Cartagena (el castillo sobre ondas).

Por último, en la fachada que mira a la calle de Ruiz de Alarcón observamos la misma disposición, algo más reducida en número: dos ejemplares del

---

(12) Real Cédula dada por el rey Don Carlos IV, en San Ildefonso, a 28 de agosto de 1803, concediendo nuevas armas a la ciudad por haber repelido en 1797 la invasión mandada por Nelson. *Blasones de los municipios canarios. Gobierno de Canarias*, Madrid, 1994, pp. 62-64.

(13) MOYA, Antonio de: *Rasgo heroyco...*, pp. 338-339.

(14) Esta atribución no es segura, pues al encontrarse cubierta esta fachada del edificio debido a trabajos de restauración, no es posible examinar convenientemente la pieza.

escudo nacional (armas reales) en los cantones o esquinas —sin Toisón de Oro, pero con orla de frutas y vegetales—, y seis escudos más pequeños sobre las ventanas de la segunda planta, correspondientes a los siguientes departamentos y comandancias marítimas:

- En la esquina izquierda, Cádiz (Hércules con los leones y las dos columnas);
- La Coruña (la Torre de Hércules con la calavera y las tibias, acompañada de ocho conchas o veneras);
- Santander, (la nave con la Torre de Hércules, sumada de las cabezas de san Emeterio y san Celedonio);
- Barcelona (cuartelado de la cruz de San Jorge y los palos de Aragón, sin timbre alguno);
- San Sebastián el navío a toda vela con las letras «SS», y la divisa de los honores en la bordura);
- En la esquina derecha, Ferrol (el castillo con el farol encendido sobre el homenaje).

Las pautas de utilización de estos 36 emblemas son las siguientes: siete ejemplares del escudo nacional (dos en los cantones de cada fachada, más uno sobre la puerta principal del edificio); nueve escudos de los tres departamentos marítimos: Cádiz, Cartagena, Ferrol (tres por cada una de estas ciudades), y 20 escudos de las comandancias de Marina de San Sebastián, Barcelona, Santander, La Coruña, Bilbao, Málaga, Santa Cruz de Tenerife, Mahón, Valencia y Vigo.

Al estudiar estos emblemas heráldicos, notamos enseguida el programa al que obedecen, tanto los emblemas escogidos por los arquitectos como su disposición. El intento se dirigía, en primer lugar, a significar y evidenciar la condición de establecimiento público del edificio —de ahí la reiterada presencia del escudo nacional en sus tres fachadas—. Y, en segundo lugar, se quiso significar su vinculación marítima o, más exactamente, su pertenencia a la Armada; por eso se escogió una decoración heráldica referida a las principales bases navales: primeramente, a las sedes de los tres tradicionales departamentos marítimos peninsulares (Cádiz, Cartagena, Ferrol) y, después, a las de varias ciudades y villas que entonces eran cabecera de comandancias de Marina.

En todo caso, no acertamos a comprender por qué no se incluyeron las armerías de todas estas comandancias de Marina y se seleccionaron sólo algunas —según un criterio que no se nos alcanza por ahora— repitiéndolas incluso en varios puntos de las fachadas; al mismo tiempo, se omitieron los emblemas heráldicos de otras poblaciones en que contemporáneamente tenían asiento otras comandancias, por ejemplo, Gijón, en el Principado de Asturias.

El antiguo edificio del Ministerio de Marina tiene un notable interés porque constituye uno de los últimos casos de utilización profusa como ornato de emblemas heráldicos, prácticamente el único elemento decorativo que

muestran sus fachadas. Cuando, ya en 1973, sea ampliado mediante la construcción de un nuevo edificio anejo, también se volverá al sistema heráldico para su ornato, pero de una manera bien distinta: sobre la marquesina de la puerta principal de dicho edificio, que se abre a la calle de Juan de Mena, solamente se dispondrá un gran escudo nacional fundido en metal oxidado, con un diseño sobrio y mucho más moderno.

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL

## Petición de intercambio

Institución .....

Dirección postal .....

País .....

Teléfono .....

Fax .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

Revista de Historia Naval  
Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....  
.....  
.....  
(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

### **Dirección de intercambio:**

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

# DOCUMENTO

## **Oficiales generales y particulares embarcados en la escuadra de Gravina durante la batalla naval del 21 de octubre de 1805**

Relación, por antigüedad, que remitió el mayor general de la escuadra, el brigadier Antonio de Escaño, al generalísimo Príncipe de la Paz como contestación a la petición realizada por éste en la carta de 9 de octubre, publicada como *Documento* en el número 85 de esta REVISTA, para cumplimiento de lo mandado por Carlos IV, en lo relativo a recompensas para los participantes en la batalla de Trafalgar.

Por limitaciones de espacio solo hemos publicado, hasta ahora, la Plana Mayor, con expresión de los navíos donde se hallaban embarcados, y los navíos de cuatro y tres puentes *Santísima Trinidad*, *Príncipe de Asturias*, *Santa Ana* y *Rayo*. En este número incluimos los once navíos restantes.

Legajo n.º 620/364 de la sección de Cuerpo General del Archivo-Museo don Álvaro de Bazán (encontrado por el contralmirante González-Aller Hierro en el expediente del teniente general Escaño). Confrontado.



## Navio Montañas

Comandante... El Cap. de navio. D. N. Fr. de Alcedo .... Músico.

Segundo idem. El Cap. de frag. .... D. D. Tolomeo Castaño... Músico

Gen. de maris... } D. N. Alex. Pizarro Cabra  
 } D. N. Juan Serrano Calderero

Gen. de frag. in... } D. N. Melchor Vera de Casarico  
 } D. N. Rafael Obispo... Músico

Alf. de maris... } D. N. Manuel Jose Mueso  
 } D. N. Simon Ferrero

Alf. de frag. } D. N. Juan de Dios Gomez  
 } D. N. Lorenzo Obregon  
 } D. N. Benito de la Alameda  
 Gen. de abast. } D. N. Jesus Aleman  
 } D. N. Joaquin Montano... Pan. Platero

Quero de maris } D. N. Gabriel Seneca  
 } D. N. Antonio Lopez

Condeseñal. grad. de 1.ª } D. N. Jesus Sabonda  
 Sec. de frag. 2.ª } J. N. Sales de la Cruz

Gen. de abast. } D. N. Manuel Benavente  
 } D. N. Juan Feig

Gen. de abast. de la mar } D. N. Juan Serrano  
 de la tierra... }

Nauo *Juan Nepomuceno*.

Comandante... El Brigadier... D.<sup>o</sup> Cirilo Churruarín Ministro  
 Segundo, idem... El Cap.<sup>o</sup> de frag.<sup>ta</sup>... D.<sup>o</sup> Juan de Altopa, Ministro  
 Teniente de Navio... D.<sup>o</sup> Joaquín de Méndez

Teniente de frag.<sup>ta</sup> { D.<sup>o</sup> Esteban Paraga.  
 D.<sup>o</sup> Centeno Guzmán B. P. de Ulla  
 D.<sup>o</sup> Vicente Quiroga.  
 D.<sup>o</sup> Joaquín Sánchez Corbero

Alf. de Navio { D.<sup>o</sup> Juan de Echeaurreola.  
 D.<sup>o</sup> Antonio Pichayo.

Alf. de frag.<sup>ta</sup> { D.<sup>o</sup> Benito Domínguez de Castro, J.  
 D.<sup>o</sup> Juan de Palma, J.  
 D.<sup>o</sup> Juan Balsola  
 D.<sup>o</sup> José Cabezas... Com.<sup>o</sup> Piloto

Quinto. Atarrias { D.<sup>o</sup> Juan Ruiz de Apudaca  
 D.<sup>o</sup> José Guzmán B. P. de Ulla  
 D.<sup>o</sup> Juan de Altopa  
 D.<sup>o</sup> Salazar Barra.

Oficiales de Ejército

Primer Teniente en grado de Cap.<sup>o</sup> de Coronado... D.<sup>o</sup> Antonio Ponce

Subteniente de idem... D.<sup>o</sup> José Bonet.

Subteniente de Voluntarios de Ejército... D.<sup>o</sup> José Bado.

## Fuerza Armada.

Comandante . . . . .	El Cap. de maris . . . . .	D. <sup>o</sup> Antonio Ponce . . . . .
Segundo idem . . . . .	el Cap. de frag. <sup>ta</sup> . . . . .	D. <sup>o</sup> Pedro Albarrao . . . . .
Gen. de maris . . . . .	{	D. Domingo Guarceta . . . . .
		D. <sup>o</sup> Ramon Sierra . . . . .
Gen. de frag. <sup>ta</sup> . . . . .	{	D. <sup>o</sup> Gregorio la Plata . . . . .
		D. <sup>o</sup> Em. <sup>o</sup> La Torre . . . . .
		D. <sup>o</sup> Rafael de Luna . . . . .
Alf. de maris . . . . .	{	D. <sup>o</sup> Francisco Villavicencio . . . . .
Gen. de la armada . . . . .		D. <sup>o</sup> Jose Sotoca . . . . .
		D. <sup>o</sup> Jose de Medina . . . . .
Alf. de frag. <sup>ta</sup> . . . . .	{	D. <sup>o</sup> Nicolas del Rio Arguedas . . . . .
		D. <sup>o</sup> Jo. e. Garcia Garcia . . . . .
		D. <sup>o</sup> Juan Jose Ferrnandez . . . . .
		D. <sup>o</sup> Antonio Pizarro . . . . .
		D. <sup>o</sup> Elipio Croqui . . . . .
Quart. de marina . . . . .		D. <sup>o</sup> Jose Barrera . . . . .
<i>Oficiales de Ejercito</i>		
Gen. de armada . . . . .		D. <sup>o</sup> Marcos Rodriguez . . . . .
idem . . . . .		D. <sup>o</sup> Jose Diaz . . . . .

## Navio Bahama.

Comandante... El Brigadier... D.<sup>no</sup> Demasio Alcalá Galiano Almirante.  
Segundo idem... El Capitán de fragata... D.<sup>no</sup> Thomas Rameri.

Fuente de navio } D.<sup>no</sup> Benito Arias.  
D.<sup>no</sup> Roque Guarceta  
D.<sup>no</sup> Joaquin Argelina  
Fuente de fragata... } D.<sup>no</sup> Vicente de Valcarlos  
Fuente de navio... } D.<sup>no</sup> Jose Solis

Fuente de fragata... } D.<sup>no</sup> Sebastian Rodriguez de Atria  
D.<sup>no</sup> Demasio Caparó  
Fuente de Boulot... } D.<sup>no</sup> Ventura Leguía  
D.<sup>no</sup> Bernardo Pastor.  
D.<sup>no</sup> Juan Diegues... Prim.<sup>o</sup> Piloto

Guard. Estanias } D.<sup>no</sup> Alonso Aubrivé  
D.<sup>no</sup> Rafael Carracedo  
D.<sup>no</sup> Andrés Jota.  
D.<sup>no</sup> Jose Alvarez Solomayor  
D.<sup>no</sup> Felipe Marquez de la Plata.

## Oficiales de Arsenales

Fuente de Cordova... D.<sup>no</sup> Juan Justiniani... Almirante  
Fuente de idem... D.<sup>no</sup> Estiquel Ciruelo... Almirante



## Navio Neptuno

Comandante	El Brigadier	D. <sup>o</sup> Cayetano Valdés
Segundo idem	El Cap. <sup>o</sup> de frag. <sup>ta</sup>	D. <sup>o</sup> Joaquín Amosa.
Teniente de mar	}	D. <sup>o</sup> Antonio Miranda
		D. <sup>o</sup> Santos Mendiola
		D. <sup>o</sup> Fran. <sup>co</sup> Beranger
Teniente de frag. <sup>ta</sup>	}	D. <sup>o</sup> José Linarés
		D. <sup>o</sup> Ramón Cullate
Ay. <sup>te</sup> de mar	}	D. <sup>o</sup> Cayetano Prado . . . . . Muris
		D. <sup>o</sup> Inacio Muri
		D. <sup>o</sup> Pablo Bustamante
Ten. <sup>te</sup> de Bombarda		D. <sup>o</sup> Francisco Armona
Ay. <sup>te</sup> de frag. <sup>ta</sup>	}	D. <sup>o</sup> José Navarro
		D. <sup>o</sup> Ramón Robun
		D. <sup>o</sup> Vicente Flores
		D. <sup>o</sup> Julián Enrique
		D. <sup>o</sup> Diego Gil . . . . . Arm. <sup>o</sup> Pilote
Guano de mar	}	D. <sup>o</sup> Silbenc Morma
		D. <sup>o</sup> José Pardo

## Oficiales de Levante

Capit. <sup>o</sup> Mayor de Artillería de E. R.	D. <sup>o</sup> José Estevoso.
Capit. <sup>o</sup> de la Coma.	D. <sup>o</sup> Joaquín Mombá
Ten. <sup>te</sup> de idem	D. <sup>o</sup> Fran. <sup>co</sup> Mabi
idem	D. <sup>o</sup> Rafael Alloriano.

Navio S. Agustín

Comandante... El Brigadier... D. Felipe Navarro Cagigal  
Segundo idem El Cap. de frag. ... D. José Domínguez

Foment de navio { D. Pedro Núñez  
D. Fructo Guiral... Muris  
D. José Esteban

Fragata { D. Vicente de Lama.  
D. Joaquín Arcegui

M. de navio... { D. Ramon Echagud... Muris  
D. Diego la Ciga

A. G. de frag. ... { D. Joaquín Alcega  
D. Joaquín Bocalán  
D. Manuel Balay... Com. Ploto.

Guard. Marín. { D. José Soto.  
D. Felipe Saavedra.  
D. Esteban Sierra.  
D. Andrés Peña

Oficiales de Exerato

Inte. grad. de Cap. y Com. de la Corona } D. Agustín Moriano... Muris

Fomento de idem... D. Luis Orlandi  
Fomento idem... D. Antonio Carnio

Subte. de ab. de la } D. Carlos Belorado... Muris  
de la Armada... }

## Navio Monarca

Comandante El Capu. de navio... D.<sup>o</sup> Teodoro Argumosa  
Segundo idem... El cap.<sup>o</sup> de frag.<sup>ta</sup>... D.<sup>o</sup> Vicente de Udo.

Jon. de navio. } D.<sup>o</sup> Joaquin Jorgans  
D.<sup>o</sup> Jose Moreno  
D.<sup>o</sup> Ramon Araya... Luisio

Jon. de frag.<sup>ta</sup> } D.<sup>o</sup> Jose de Lama.  
D.<sup>o</sup> Juan del Busto

Ases. de navio... D.<sup>o</sup> Pedro Bois-grolier

Ases. de frag.<sup>ta</sup> } D.<sup>o</sup> Jose Sesma  
D.<sup>o</sup> Felipe Paso  
D.<sup>o</sup> Manuel Equia  
D.<sup>o</sup> Inacio Requena  
D.<sup>o</sup> Jose la Serna  
D.<sup>o</sup> Joaq.<sup>o</sup> Bedriñana... Gran Palico

Guard. Marinas } D.<sup>o</sup> Jose Barrios  
D.<sup>o</sup> Jose Leon  
D.<sup>o</sup> Ant.<sup>o</sup> Maysno

## Oficiales de Exército

Capit. de la Corona... D.<sup>o</sup> Jimoteo O'Kiff  
Ten. de idem... D.<sup>o</sup> Antonio Panoz.  
Subten. de idem... D.<sup>o</sup> Juan Atendril  
Sub. de Artilleria } D.<sup>o</sup> Ramon Ubañer  
de Exército... }

Navio S. Francisco de Asis

Comandante... El Cap. <sup>N.</sup> de Navio... D. Luis de Flores.  
 Segundo idem... El Cap. <sup>N.</sup> de Navio... D. Juan de Dios Topeta.  
 Teniente de Navio { D. Pedro Bascuñegui  
 D. Felipe Acevedo  
 D. Ignacio Acevedo.  
 Teniente de fragata { D. Jose Bilbao  
 D. Jose de Castro  
 Alférez de Navio { D. Ventura Merino  
 D. Pedro Martinez Corro.  
 Alférez de fragata { D. Juan Romay  
 D. Jacinto Armada  
 D. Manuel Gutierrez de Caviedes.  
 D. Domingo Lopez... Prim. Piloto  
 Guardasmarin { D. Jose Plata.  
 D. Florencio Corutti  
 D. Jose Mella

Oficiales de la Armada

Cap. de Voluntarios de Cataluña... D. Ventura Balgomeri.  
 Teniente de idem... D. Felix Sala.  
 Subt. de idem... D. Juan de Landa  
 idem... D. Luis Forlumi  
 Teniente de Voluntarios de la Armada... D. Luis Garcia Pina.

Navarro In Justo.

Comand. El Cap de navio... D. Miguel Pastor  
 Segundo idem. El Cap de frag. 1.º... D. Martin Yriarte.

Tercer de navio { ... D. Jose Navarro.  
 ... D. Fran. de Grandellanca.

Quarto de frag. 1.º { ... D. Jose Rivera  
 ... D. Ramon Bermudez Calleja

Quinto de navio { ... D. Jose Roban  
 ... D. Felipe Saavedra.

Quinto de frag. 1.º { ... D. Alex. Ponce de Leon  
 ... D. Cayetano Rodra  
 ... D. Estiquel de Soto.  
 ... D. Salvador de Carbr. Arm.º P. Soto

Sexto de navio { ... D. Gil Ataneroza  
 ... D. Policarpo Altrusa.  
 ... D. Juan Duran  
 ... D. Antonio de Soto.

Oficiales de Exerito

Tercer de Burgos... D. Juan Jimenez  
 Subter idem... D. Ant. Garcia.

Navío Sr. Leonardo.

Comand. te El Cap de maro... D. Jose Guevedo.  
Segundo do... El Cap de frag... D. Salvador Melendez.

Ten. de navio { ..... D. Tomas Urrecha.  
                  { ..... D. Joaquin Delgado.

Ten. de frag. { ..... D. Norberto de Hella.  
                  { ..... D. Inacio del Valle.

Alf. de navio { ..... D. Luis Barro  
                  { ..... D. Pedro Prato  
                  { ..... D. Jacinto Marcano.

Alf. de frag. { ..... D. Santiago de Palacio  
                  { ..... D. Cayetano Jimila.  
                  { ..... D. Juan de Vera... Com. Piloto.

Guard. Mann. { ..... D. Fernando Chacon  
                  { ..... D. Jose Olaceta.  
                  { ..... D. Eusebio Diaz Pimiento.  
                  { ..... D. Juan Llanesal

Oficiales de Exército

Prim. sienta } ..... D. Antonio Gallego  
de Burgos... }  
Alf. de dono... D. Juan Torres.

ADIV. 19 de Noviembre de 1805.

Amor en M. Carlos

## 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 3,91 euros 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.

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

## La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XVIII)

### Libros

- BROWNLEE, W.: *La armada que venció a Napoleón*, Ed. Akal, Madrid, 2001.
- CARLAN, J. H.: *Navíos en secuestro. La escuadra española del océano en Brest (1799-1802)*, Instituto de Historia de la Marina, Madrid, 1951.
- CASTELOT, A.: *Napoleón*, Madrid, 1970.
- CHURRUCA, C. D.: *Instrucción sobre punterías, dimensiones del casco y arboladura de los buques de la Marina inglesa, y noticias relativas a su armamento*, Imprenta Real, Madrid, 1805. BMN-2336.
- CHURRUCA, E. de (conde de Motrico): *Homenaje a Churruca: apuntes biográficos, antecedentes históricos y resumen descriptivo de las obras de mejora de la ría y puerto de Bilbao*, Bilbao, talleres e imprenta de Emeterio Verdes, 19—. 28 cm, XXI, 151 pp., [48] h. de lám., [1] map. desp., fot. (Lleva por título en la cubierta *Churruca y el puerto de Bilbao*.) BMN-727. Dup. 461.
- *Cosme Damián de Churruca y Elorza: recopilación de noticias biográficas*, Diputación Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1961. 26 cm, 143 pp., [2] h. de lám. BMN-8308.
- «Cosme Damián Churruca. Vivió para la humanidad, murió por la patria», *Catálogo de la exposición de junio-noviembre*, Museo Naval, Madrid, 2005. 29,5 cm, p. 127, rúst., color (además de una biografía breve del personaje, contiene 74 objetos, 65 cartas náuticas y 39 documentos.)
- DELAUNET, A.: *La casa de Churruca y sus alianzas*, San Sebastián, 1957, 35cm, 497 pp., il. (tiene un prólogo de Dalmiro de la Válgoma). BMN-8878.
- INARCO SELENIO, P. A. (Seudónimo de FERNÁNDEZ DE MORATÍN), *La sombra de Nelson*, Madrid, 1805. Reed. en Valencia en la Tipog. De Josef Estevan, 1806.
- GIMÉNEZ LÓPEZ, E.: «El fin del Antiguo Régimen. El reinado de Carlos IV», en *Historia de España (Historia 16. Temas de Hoy)*, núm. 20, agosto 1996. 129 p. (tiene profusión de retratos en color y en b. y n., óleos de carácter militar, dibujos costumbristas en b. y n., óleos y fotografías de maquetas de barcos en col. y otros.
- GONZÁLEZ-RIPOLL NAVARRO, M. D.: *A las órdenes de las estrellas: la vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*, monografías, 8,

- Fundación BBV y Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1995. 21 cm, 187 pp., rúst., bibl. (con un preámbulo de Francisco Solano y un apéndice con los libros de la biblioteca que dejó Churruca.) BMN-433.
- MOR DE FUENTES, J.: *El combate naval del 21 de octubre: Silva dedicada al Excmo. Sr. D. Antonio Escaño, teniente general de la Real Armada*. Imprenta Cano, Madrid, 1805 (el resultado negativo de este combate para los españoles dio lugar a muchas oraciones fúnebres, sermones y poesías. Se conocen unas veinticinco.)
- MUIÑOS MUIÑOS, N.: *La Marina de San Fernando*, Cádiz, 1873. (Es una reseña de los sucesos ocurridos en el Departamento de Cádiz.)
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A. R.: *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XIII*, Editorial Actas, Madrid, 2005. 460 pp., ill. col. bibl. e índ. (Es un libro con diez capítulos, cuyo capítulo VIII trata de la campaña de Trafalgar, con abundantes notas.)
- VIGODET, C.: *Memorias*, Parte II, Anexo 34, Madrid, 1848. (C.V. fue el primero en refutar las tesis de Thiers sobre el combate de Trafalgar. Luego lo hicieron otros.)

Publicaciones periódicas, actas, conferencias y monografías:

- ABÁRZUZA ABÁRZUZA, J.: «Churruca», en *RGM*, 1961, octubre (161), pp. 0545-0547.
- ÁLVAREZ ARENAS, E. (alm.): «Las pruebas bélicas en el marco de la guerra en la mar», en X Jornadas de Historia Militar, *Trafalgar, 1805-2005*, Madrid, 2004. CEHISMI.
- ÁLVAREZ-MALDONADO MUELA, R. (va.): «Maniobra estratégica que precede a la batalla de Trafalgar», en XXX Jornadas de Historia Marítima, *Antecedentes bélicos navales de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, 26-28, Madrid, octubre 2004, monografía núm. 47.
- «Análisis de la zona de operaciones y movimientos previos al combate», en XXXI Jornadas de Historia Marítima, *El combate de Trafalgar*, Madrid, IHCN, 20-24 de junio de 2005.
- ANÓNIMO: «Relato inédito sobre el combate de Trafalgar. Reproducción de época de una carta de un personaje anónimo que escribe desde Cádiz a un amigo suyo, también anónimo, hacia el 26 de octubre de 1805», en *RHN*, núm. 36, pp. 87-92, año X. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1992.
- ANES Y ÁLVAREZ DE CASTRILLÓN, G.: «España, Trafalgar y los esplendores hispanoindianos», en X Jornadas de Historia Militar, *Trafalgar 1805-2005*, CEHISMI, Madrid, 2004.
- BERTOCCHI MORÁN, A. N.: «Santa María, Trafalgar y las invasiones inglesas», en *RHN*, núm. 11, pp., 93-100, Año III, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1985.

- BLANCO NÚÑEZ, J. (c.n.): «Material naval en el XVIII. Las pruebas de Mazarredo», en X Jornadas de Historia Militar, *Trafalgar, 1805-2005*, CEHISMI, Madrid, 2004.
- BLAS DOMÍNGUEZ, J.: «Churruca el sabio, el héroe y el hombre», en *RGM*, 1944, mayo (127), pp. 0523-0527.
- Crónica de Gibraltar, 9 de noviembre de 1905. (Trata largamente de los motivos que impulsaron al almirante Villeneuve a salir a la mar ese día.)
- «Exhortación a favor de las viudas pobres y huérfanos de los defensores de la Patria, que murieron en el combate naval en las aguas de Cádiz, el 21 de octubre último, hecha por un patricio», en *La Gazeta de Madrid* Madrid, 29 de noviembre de 1805, pp. 1033 a 1036. Imp. Real.
- ESDAILE, C. J.: «El enfrentamiento. Disquisiciones tácticas», en XXXI Jornadas de Historia Marítima, *El combate de Trafalgar*. IHCN, Madrid, 20-24 de junio de 2005.
- GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M.: «La Armada y la estrategia naval de Napoleón en 1805», en *Ristre*, núm. 17, nov., pp., 50-61, Madrid, 2004. (Contiene retratos en color, óleos de la batalla, grabados, relación de barcos, gráficos del combate y otros.)
- «Santísima Trinidad. El mayor navío de línea del mundo», en *Revista Española de Historia Militar*, año VI, núm. 60, junio, pp. 265-273. Valladolid, 2005. (Ilustraciones y retratos a color; el *Santísima Trinidad* a doble página.)
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J. I. (ca.): «Los marinos de Trafalgar», en *Ciclo de conferencias*, Real Asamblea de Capitanes de Yate, Santander, octubre, 2004.
- «El enfrentamiento y consecuencias del combate», en XXXI Jornadas de Historia Marítima, IHCN, 20-24 de junio de 2005.
- MARTÍNEZ RUIZ, E.: «La Marina española en torno a 1802», en congreso internacional 1802: España entre dos siglos y la recuperación de Menorca. Ciudadela (Menorca), septiembre, 2002.
- MONARQUE, R. (ca.): «La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar», en XXXI Jornadas de Historia Marítima. Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), Madrid, 20-24 de junio de 2005.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H.: «Análisis de las fuerzas aliadas (buques, mandos y dotaciones)», en XXXI Jornadas de Historia Marítima, IHCN, Madrid, 20-24 de junio de 2005.
- PÉREZ DE GUZMÁN, J.: «Trafalgar», en *La Ilustración española y americana* de set. a nov. de 1905. (En este período aparecen artículos sobre el tema.)
- «Trafalgar», en revista *Época*, de 21 de octubre de 1906. (Es un número extraordinario dedicado a Trafalgar; P. de G. era director de esta revista.)
- PERINAT, S.: «Táctica y estrategia de Napoleón», en *Historia y Vida*, núm. 32, extra.
- RAVINA GUIMERÁ, A.: «La historia que lleva a Trafalgar, 1790-1805», en *Ciclo de conferencias*. Real Asamblea de Capitanes de Yate, Santander, octubre, 2004.

- «Británicos y franceses ante el combate de Trafalgar», en X Jornadas de Historia Militar, *Trafalgar 1805-2005*. CEHISMI, Madrid, 2004.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, A.: «Estrategia y táctica naval en el siglo XVIII», en *Ciclo de conferencias*, Real Asamblea de Capitanes de Yate, Santander, octubre de 2004.
- TATO, J. L.: «Un preludio de Trafalgar», en *RGM*, nov., 1951, pp. 537-540. (El autor afirma que el Tratado de San Ildefonso fue el arranque del declive de España, materializado en el combate de cabo Finisterre.)
- VV. AA.: «De Trafalgar a la propulsión a vapor», en *La Marina: historia de Trafalgar a nuestros días*. Editorial Delta, S.A., Barcelona, 1983. (Publicada en fascículos, tiene ilustraciones en color, gráficos del combate y retratos en color y en b. y n.)

Manuscritos:

- «Bajas de la escuadra española en el combate de Trafalgar», Biblioteca Central de Marina (BCM), sig., p. 24.1 (3), 24.XII. Madrid, 1805. (Copia de las noticias publicadas en la *Gazeta de Madrid*, año 1805, núm. 91, pp. 976-978, y núm. 103, pp. 1114 y 1115.)
- CABEZA, J.: «Memoria sobre el combate de Trafalgar redactada por José Cabeza, primer piloto embarcado en el navío *San Juan Nepomuceno*». AMN, col. González-Aller, ms. 1770/10 (copia); BRAH, col. ECC, ms. 9/7444, carp. III, núm. 4 (copia), c 1806.
- «Documentos referentes a la batalla de Trafalgar», Mss. C.11.318. Carpeta Documentos. Biblioteca Nacional, Madrid.
- ESCAÑO Y GARCÍA DE CÁCERES, A. de: «Parte de campaña del combate de Trafalgar al ministro de Marina, Príncipe de La Paz», 22, octubre de 1805. Minuta. Mss. 1770, Doc. 005, [2] h. Colección González-Aller, Museo Naval de la Armada en Madrid. (Publicado en francés por E. Desbrière y traducido al inglés por J. Westwood).
- «Examen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805 entre las escuadras combinada de España y Francia y la de la Gran Bretaña, por un oficial de marina que se halló en dicho combate». Secc. de mss., núm. 2.517. Biblioteca Nacional, Madrid.
- GRAVINA, F.: «Juicio crítico del almirante Villeneuve por el teniente general D. Federico Gravina», sig. AMN, col. Vigodet, ms. 2513, doc. 60. Madrid, c 1870. (Es un borrador de mano del propio Vigodet).
- «Historia de los principales acaecimientos marítimos de la guerra contra Gran Bretaña declarada el 12 de diciembre de 1804», Museo Naval de la Armada en Madrid, ms., 472.

# NOTICIAS GENERALES

## **Simposio internacional «V centenario de la muerte de Cristóbal Colón».** **Valladolid, España**

Organizado por el Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía y por la Universidad de Burgos (Área de Historia de América, Departamento de Ciencias Históricas y Geografía), con la colaboración del Instituto Interuniversitario de Estudios de Iberoamérica y Portugal (Universidad de Valladolid) y de la Junta de Castilla y León, durante los días 5, 6 y 7 de julio de 2005 se celebró en el castillo de la Mota un simposio internacional bajo el título «V centenario de la muerte de Cristóbal Colón».

En el programa se contemplaban, además de la intervención de los directores del IIEIP, doctor César Hernández; del SIDC, doctor Jesús Varela, y del Departamento de Ciencias Históricas y Geografía, doctor Javier Peña, siete mesas redondas, de las que entresacamos aquellas que pueden interesar a nuestros lectores.

— Martes, 5 de julio. *Descubrimientos y cartografía:*

- «Colón y su cartografía vista desde el siglo XXI», por el doctor Jesús Pérez Varela, de la Universidad de Valladolid;
- «El Colón que hemos creado», por la doctora María Montserrat León Guerrero, de la Universidad de Valladolid;
- «Los cronistas del Descubrimiento», por la doctora Laura González Pujana, de la Universidad Complutense de Madrid;
- «El Descubrimiento desde el punto de vista brasileño», por la doctora Sonia Cavalcanti, de NUETH, Bahía, Brasil;
- «Cristóbal Colón y Valladolid», por doña Martina de Giacinto, de la Universidad de Roma, Tre-Italia.

— Miércoles, 6 de julio. *Historiografía colombina: bibliografía y crónica del Descubrimiento:*

- «Repertorio bibliográfico sobre Fonseca», por la doctora Adelaida Sagarra Gamazo, de la Universidad de Burgos;
- «La hazaña colombina en la historiografía indiana del siglo XVI: un acercamiento desde la teoría de la recepción», por la doctora Blanca López Mariscal, de la Universidad de Monterrey (México);
- «Cristóbal Colón en la bibliografía del siglo XIX», por la doctora María Ángeles Eugenio, de la Universidad de Sevilla;
- «Bibliografía colombina», por la doctora Celia Parceros Torre, de la UNED (Palencia);
- «Colón visto desde Argentina», por el doctor Hernán Asdrúbal Silva, Bahía Blanca (Argentina);

— Jueves, 7 de julio. *V centenario de la muerte de Colón (I)*:

- «Nueva teoría sobre el origen de Colón», por la doctora Anunciada Colón de Carvajal, de la Fundación Mapfre, y Guadalupe Chocano Higuera, de la Escuela de Guerra Naval (Madrid); Completan la mesa don Enrique Bernal, colaborador de *El Mundo*; don Eduardo Álvarez Rodríguez, director de informativos de Canal 4, Castilla y León, y don Alfonso Enseñat de Villalonga, investigador, genealogista, doctor ingeniero, Madrid.

— *V centenario de la muerte de Colón (II)*:

- «Canarias ante el V Centenario de la muerte de Cristóbal Colón», por la doctora Elena Acosta Guerrero, directora de la Casa de Colón, de Las Palmas de Gran Canaria; Completan la mesa don Alessandro Pellegrini, de Génova, Italia; don Nito Verdura, del Centro de Estudios Colombinos; don David Fronteira Moro, director de *El Día de Valladolid*, y don Juan Pablo Pascual Pérez, locutor de Radio Cope.

Para más información, dirigirse a:

Seminario Iberoamericano de Descubrimientos y Cartografía.  
Casas del Tratado, 47100 Tordesillas, Valladolid.  
Teléfono: 98 377 18 06. Fax: 98 379 63 38.  
Corr. electr.: [sidc@ieip.uva.es](mailto:sidc@ieip.uva.es)/[emelina@ubu.es](mailto:emelina@ubu.es)

### **XXXI Congreso internacional de Historia Militar. Madrid, España**

Dentro de los coloquios anuales que organiza la Comisión Internacional de Historia Militar (CIDHM), correspondió a la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), que preside el teniente general del Ejército del Aire Pedro Bernal Gutiérrez, convocar este XXXI Congreso, que tuvo lugar en Madrid (España) entre los días 21 y 27 de agosto de 2005. El congreso, bajo el tema central «Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar», tenía por objeto conmemorar el segundo centenario del combate de Trafalgar, de 21 de octubre de 1805.

El programa académico de este congreso fue codirigido por el doctor Enrique García Hernán, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), y el vicepresidente de las Comisiones Española e Internacional de Historia Militar, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada. La secretaría técnica corrió a cargo del capitán de navío José María Blanco Núñez, secretario de la CEHISMI.

Con el combate naval del 21 de octubre de 1805 como referencia temporal, se analizaron los aspectos político-militares y militares del momento histórico, divididos en los cuatro temas siguientes:

— 1.º *Condicionantes previos a la acción militar:*

- «Política y estrategia en el escenario europeo. Alianzas y conflictos»;
- «Pensamiento militar y teoría de la guerra; tratadismo y aspectos doctrinales»;
- «La economía de las potencias y la financiación de la guerra. Presupuestos y asignaciones»;
- «La industria militar»;
- «Organización y sistemas de reclutamiento de las fuerzas militares».

— 2.º *La práctica militar terrestre:*

- «Experiencias e innovaciones tácticas. El empleo en combate de los diferentes cuerpos militares»;
- «Técnicas de combate y adiestramiento de la fuerza»;
- «Armamento personal y colectivo»;
- «Poliorcética. Bloqueos terrestres y marítimos».

— 3.º *El mundo naval y la batalla de Trafalgar:*

- «La tecnología naval. Los arsenales y la orgánica naval de las potencias»;
- «Los cuerpos militares y los auxiliares»;
- «Táctica naval. Corso, presas y tribunales marítimos»;
- «El combate de Trafalgar en sus diferentes aspectos. Sus consecuencias. Historiografía y fuentes para el estudio».

— 4.º *El mundo no europeo*

Esta sección estaba pensada para dar cabida a todos los aspectos citados u otras cuestiones que se planteasen, referidas a otros escenarios.

De las 40 ponencias presentadas en las sesiones a lo largo de estos días, entresacamos aquellas que creemos pudieran interesar a nuestros lectores; ya que el espacio disponible de esta sección no nos permite extendernos más:

- «El pensamiento estratégico en la época de Napoleón» por la profesora Dorita Beatrice Hender.
- «Los tratados de Táctica Naval en la época revolucionaria e imperial» por el Dr. Michel Depeyre.
- «Napoleón y la Armada», por el Dr. Agustín Guimerá.
- «Suecia en Trafalgar. Aspectos de la guerra naval en el Báltico y en el Mediterráneo hacia 1805», por el Ass. profesor Lans Ericson.

## NOTICIAS GENERALES

- «Canadá y la flota confinada franco-española en la época de Trafalgar: geoestrategia, defensa e implicaciones comerciales», por el Dr. Sergio Bernier.

Y en las mesas redondas, moderadas por el Dr. Col. Tom Kistiansen el profesor Coutau Begaríe; en los que se debatió principalmente acerca de los recursos sobre la guerra fría, en Escandinavia, Asia y África, y se reflexionó acerca del papel de la Potencia Naval en el siglo XIX.

El congreso estaba abierto a todas las comisiones nacionales, a los historiadores militares interesados por el tema propuesto y a las personas que quisieron acompañarles.

Para más información, dirigirse a:

XXXI Congreso Internacional de Historia Militar.  
Capitán de navío Blanco Núñez.  
Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI).  
Centro de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN)  
Paseo de la Castellana, 61, 28046. Madrid, España.  
Teléfono: 00 34 91 348 25 58. Fax: 00 34 91 348 25 53.  
Corr. electr.: j.blanco@oc.mde.es

## CONVOCATORIAS

### **XXIII Semana de Estudios del Mar. Santa Cruz de Tenerife, España**

Organizada por la Asociación de Estudios del Mar (ASESMAR), con la colaboración de varias instituciones públicas de Canarias, durante los días 27, 28, 29 y 30 de septiembre de 2005 se celebrará en el salón de actos de Caja Canarias, en Santa Cruz de Tenerife, la XXIII Semana de Estudios del Mar.

ASESMAR es una entidad privada sin ánimo de lucro, declarada oficialmente de utilidad pública, que tiene por objeto la difusión de los conocimientos del mar y de su entorno en sus múltiples y variados aspectos. Su actividad principal son las Semanas de Estudios del Mar, que se vienen celebrando anualmente y de forma ininterrumpida en distintas ciudades portuarias españolas. Durante ellas se desarrollan una serie de conferencias y coloquios sobre temas marítimos, a cargo de personas altamente cualificadas. Esta labor se orienta principalmente hacia los jóvenes universitarios y posgraduados.

Del programa que tenemos a mano entresacamos aquellos temas que más pueden interesar a nuestros lectores:

— Miércoles, 28 de septiembre:

- «La astronomía de posición como ciencia náutica», por don José Perera Marrero, doctor en Marina Civil;

- «Protección civil y emergencias en la mar», por doña Nieves Sánchez Guitián, directora de la Escuela Nacional de Protección Civil;
- «Presente y futuro del puerto de Santa Cruz de Tenerife», por don Luis Suárez Trenor, presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife;
- «La derrota de Nelson en su ataque a Santa Cruz de Tenerife vista por los pintores tinerfeños», por Fernando González de Canales, capitán de navío.

— Jueves, 29 de septiembre:

- «El programa de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina», por don Eduardo González López, director general del Instituto Social de la Marina.

— Viernes, 30 de septiembre:

- «Política marítima de Canarias», por Rafael Lobeto Lobo, abogado y capitán de la Marina Mercante;
- «Santa Cruz de Tenerife y la mar», por don Pedro Doblado Clavería, presidente del Club Náutico de Santa Cruz de Tenerife.

Para más información, véase Internet, sitio *web*: <http://www.asesmar.org>

### **Congreso internacional sobre tecnología de los buques de Trafalgar. Cádiz-Madrid, España**

Organizado por la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales (ETSIN), de la Universidad Politécnica de Madrid, durante los días 3 y 4 de noviembre de 2005, en Cádiz, y 5 de noviembre, en Madrid, se celebrará un congreso internacional cuyo tema director, «Tecnología de los buques de Trafalgar», se ha elegido teniendo presentes a los proyectistas y constructores de todo el mundo. No obstante, el objetivo del congreso es conmemorar la batalla de Trafalgar, de 21 de octubre de 1805, con un homenaje a los constructores y arquitectos navales que fabricaron los navíos combatientes de las tres naciones —España, Francia y Gran Bretaña—, cuyos respectivos barcos eran fruto de la tradición tecnológica naval de cada una de ellas, fraguada durante tres siglos de exploraciones, descubrimientos y combates en la mar. Por ello, la organización invita a participar a los especialistas más cualificados en el proyecto, construcción y tecnología de aquellos navíos.

Tenemos en las manos el programa, en el que se hace la primera llamada a la presentación de ponencias, cuyos resúmenes, de no más de 300 palabras, deberían haberse entregado antes de mediados de mayo de 2005. Los textos completos de aquéllos —con sus soportes informáticos— que hayan sido

aceptados, deberán enviarse a finales de septiembre. De los temas del congreso se han excluido los análisis historiográficos, militares y sociológicos que no ilustren directamente los aspectos tecnológicos de la arquitectura naval.

Éstos son los trabajos admitidos en el momento de meter en prensa este número de la REVISTA. Mantenemos el título de las ponencias en el idioma que nos facilita la organización.

- «*Le Bucentaure et les autres. Âges et caractères techniques de quelques vaisseaux de la flotte française à Trafalgar*», por el profesor Martine Acerra, de la Universidad de Nantes (Francia);
- «*Hydrodynamic design and performance comparison of British, French and American frigates of the Trafalgar Era*», por el doctor Dirk Boendel, del Deutsches Technikmuseum, Berlín;
- «*The contribution of Pierre Forfait and Daniel Lescaller to French shipbuilding at the time of Trafalgar*», por Margaret Bradley, Francia;
- «*Drawing techniques for ships just before Trafalgar*», por Jean Dhombres, CNRS, París;
- «*Hull structures under sail and under gunfire*», por el profesor Francisco Fernández González, de la ETSIN, Universidad Politécnica de Madrid, España;
- «*Spies versus prize: Technology transfer between navies in the Age of Trafalgar*», por el doctor Larrie D. Ferreiro, PE, CEng, EurEng PEO Ships (US);
- «*Small three-deckers: A second rate solution?*», por Robert Gardiner, Chatham Publishers, Londres (GB);
- «*The dokyard of Ferrol in the 18<sup>th</sup> Century: from La Graña to Trafalgar*», por Juan A. Granados Loureda, periodista y novelista, Ferrol (España);
- «*Building the Trafalgar Navies: Spain's largest industrial enterprise of the Age of sail*», por John D. Harbron, CISS (CA);
- «*Romero Landa's worships*», por el profesor José María de Juan-García Aguado, de la Universidad de La Coruña, Ferrol (España);
- «*Robert Seppings and the British naval response to the lessons of Trafalgar*», por el doctor Andrew Lambert, del King's College, Londres (GB);
- «*L'art du gréement et la science navale en France à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*», por la doctora Sylvanie Llinarés, de la Universidad de Bretagne-Sud, Solito, Lorient (France);
- «*Underwater archeological survey at "Mata del difunto". The finding of the *Rayo* wreck*», por el doctor Claudio Lozano Guerra-Librero, de la Universidad de Huelva (España);
- «*Developments in hydromechanic theory and ship design before Trafalgar*», por el profesor Horst Novacki, de la Universidad Técnica de Berlín (DE);

- «Smoothbore guns and ship design», por el Cdr. (WE) Sjef Pijls, de la Royal Netherlands Embassy, Londres (GB);
- «François Gautier: from director of naval ships to engineer general. Twenty years that changed naval shipbuilding in Spain», por el doctor José María Sánchez-Carrión, Barcelona (España);
- «Navigational accuracy and reliability on board wooden men-of-war in the late 18<sup>th</sup> Century», por el doctor Albrech Sauer, Deutsches Schiffahrtsmuseum Bremerhaven (DE);
- «Application of simulation technology to the performance evaluation of HMS *Victory* as an exemplar of the ships within the fleets at the battle of Trafalgar», por el doctor Steve R. Turnock y otros, University de Southampton (GB);
- «An assessment of the hull forms of the ships of Trafalgar using CFD codes», por el doctor Jesús Valle Cabezas y otros, Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, Madrid (España);
- «Les vasseaux français en 1805, des budgets de 1799 à 1805 aux analyses de Burgue de Missiessy, théoricien et marin devenu amiral renomé», por el prof. Patrick Villiers, Centre de Recherches en histoire atlantique (CRHAEL), Université du Littoral-Côte d'Opale, Boulogne-sur-mer (Francia).

El comité científico está formado por el profesor Francisco Fernández González, de UP Madrid (ES); el doctor Larije Ferreiro, de US; el doctor Brian Lavery (GB); el profesor Horst Nowacki, de TU Berlín (DE), y el doctor Eric Riet, de CNRS (FR).

Colaboran con la organización numerosas instituciones nacionales y extranjeras.

Para más información, dirigirse a:

Miguel Ángel Herreros Sierra.

ETS Ingenieros Navales.

Avda. Arco de la Victoria, s/n., Ciudad Universitaria; 28040 Madrid (España).

Teléfono: (34) 91 336 71 34. Fax: (34) 91 544 21 49.

Corr. electr.: [congreso.trafalgar@upm.es](mailto:congreso.trafalgar@upm.es)/[mahereros@etsin.upm.es](mailto:mahereros@etsin.upm.es)

<http://www.etsin.upm.es>

J. A. O.

# 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**. Si se remiten en disquette o CD-ROM, deberán tener una **resolución de 300 p.p.p.**, como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal, convenientemente rotulados. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente **pie**, así como su **procedencia**. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

## Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banes-to, 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, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. 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.

# RECENSIONES

RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*. Editorial Actas, Madrid, 2005, 460 páginas, ilustraciones.

Mucho es lo que se ha escrito de Trafalgar en el año de su bicentenario. Desde que Arturo Pérez Reverte «abriera fuego» con su *Cabo Trafalgar*, que a unos ha gustado y a otros no, pero que ha sido indudablemente el éxito editorial del año, hasta la aparición del libro que reseñamos, podíamos inventariar el *Trafalgar* de Cayuela y Pozuelo, el monumental *Corpus documental*, del almirante González-Aller, y las reediciones de los libros de Pelayo Alcalá Galiano y don Benito Pérez Galdós. No ha quedado pues, en cuanto a la historiografía y la literatura, el tema de Trafalgar y sus ramificaciones huérfano de tratamiento.

El amplio y documentado estudio que Agustín Rodríguez González presenta sobre Trafalgar se justifica en el subtítulo que le da carácter y consistencia —el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII—. Y es que, ante todo, el libro aborda un recorrido histórico de causas y efectos, bien trazado e hilvanado, de las circunstancias y sucesos que nos llevaron al infausto combate; su solvencia en la investigación y dominio del relato, bien armonizados, y de los que el autor ha dado evidentes pruebas en otras obras, nos sitúan en un escenario imprescindible para el mayor y mejor entendimiento de un tema que no se agota.

Uno de los mayores aciertos —a mi juicio— de Rodríguez González es mantener el equilibrio entre el rigor histórico y la claridad narrativa, lo que hace que el libro se lea bien por estudiosos y profanos; los primeros encontrarán un exhaustivo análisis del contencioso naval hispano-británico a lo largo de toda la centuria dieciochesca y las previsiones adoptadas en el mismo; a los segundos les bastará con seguir el hilo conductor de la obra, que al término de ella les permitirá la emisión de un juicio de valor.

Desde una triste y lamentable realidad, España tuvo que hacer frente a la rapacidad inglesa y a la suficiencia francesa, agravada por la prepotencia napoleónica. Trafalgar sólo fue una consecuencia de estas premisas. Se perdió la batalla; se salvó, como siempre, el honor. Pero Trafalgar, como bien dice el autor, no fue una derrota decisiva, sino más bien el prólogo de la enorme crisis que significó la guerra de la Independencia y las de la emancipación americana.

*Trafalgar* es un libro de historia, y su objetivo fundamental, hacer presente a los lectores el «cómo» y el «porqué» de la batalla, pero bien arropado por los hechos y circunstancias que la propiciaron. Un excelente libro en suma.

Debo consignar un pequeño detalle que quizá para muchos no haya pasado inadvertido. El libro, muy bien editado ciertamente, tiene una cubierta que no se corresponde con el tema, pues se trata de un cuadro de la batalla de Cabo

## RECENSIONES

San Vicente. Dado que la pinacoteca sobre Trafalgar es abundante, no debiera haberse incurrido en este subsanable error.

QUINTERO GONZÁLEZ, José: *Jarcias y lonas (la revolución de la Armada en la bahía de Cádiz, 1717-1777)*. Publicaciones del Sur, S.A., San Fernando, 2004, 206 páginas, ilustraciones.

De los numerosos y complicados elementos que integraron la estructura de los navíos del siglo XVIII, destacan por su indudable importancia las lonas, con las que se configuran las velas, y las jarcias o cordamen, pertrechos indispensables para la operatividad del buque y cuya confección y adquisición no siempre fue empresa fácil.

José Quintero, estudioso del tema, con notables aportaciones anteriores —como *El arsenal de La Carraca*, que obtuvo un Premio Virgen del Carmen de la Armada—, penetra a fondo en este libro en el proceso de producción de lonas y en la evolución sufrida por la Real Fábrica del Puente Suazo, hasta que en 1777 la actividad constructora se traslada al arsenal de La Carraca. Sin embargo, con respecto a las jarcias, su estudio es más complejo, porque la elaboración se reparte en dos centros: las Reales Fábricas de Puerto Real y la de la Isla de León, si bien la primera estuvo operativa mayor tiempo.

Toda una compleja gama de gestiones, materias primas, presupuestos, contratación, etc., apoyados en ilustrativos gráficos, discurre a través de las páginas de este libro, muy expresivo del talante del reformismo ilustrado. Basado en fuentes inéditas, supone una valiosa contribución a la historia marítima de la bahía de Cádiz y, como dice su prologuista, Carlos Martínez Shaw, una interesante propuesta de reflexión sobre el sentido y alcance del reformismo borbónico.

DELGADO BAÑÓN, Luis: *El navío Santísima Trinidad (combate de San Vicente)*. Colección «Una saga marinera española», tomo 8. Editorial Ágla-ya, Cartagena, 2005, 374 páginas, ilustraciones.

«Avante toda, con vientos bonancibles y en demanda de un puerto seguro», navega la saga marinera de Luis Delgado, que con prodigiosa continuidad repasa singladura a singladura el devenir de nuestra historia naval contemporánea, en que la imaginación y la capacidad del sin duda más importante novelista naval de nuestros días juega su trascendental papel.

En prolija pero bien ensamblada sucesión de buques y escenarios bélicos, Delgado prosigue con las peripecias de su protagonista, Francisco de Leñanza, al propio tiempo que le otorga las preeminencias de una brillante y rápida carrera. En *El navío Santísima Trinidad*, Gigante luce ya los entorchados de brigadier, empleo que concede una mayor importancia a sus actos, siempre impregnados de valor, aunque no reñidos con la prudencia.

El combate de cabo San Vicente, que es el telón de fondo de la novela, fue uno de los más desafortunados episodios para la Armada española de finales del siglo XVIII, en el que la ineptitud y la ineficacia de sus principales mandos anduvieron «cogidas de la mano». A Delgado Bañón no le duelen prendas y el relato, como siempre, no se desvía un ápice del rigor histórico del que hace gala en todas sus obras, lo que no quita, claro es, que haga uso de las licencias que se permiten al novelista y, para mayor realce de su protagonista, lo sitúe como comandante del *Santísima Trinidad*, y a su inseparable compañero Pecas (al que echaremos de menos en los próximos libros), en el mando del *Purísima Concepción*, en detrimento de los auténticos, pero de otro modo se perdería el ritmo de una acción tan espléndidamente analizada en su contexto.

El combate de cabo San Vicente sigue constituyendo una auténtica página negra en la historia de la Armada, aunque muchos de los marinos que en él combatieron no merecieran tal afrenta. Luis Delgado traza un admirable cuadro de aquel desdichado evento, incluyendo interesantes gráficos y relaciones nominales tanto de hombres como de buques españoles e ingleses. Una decisiva aportación histórica que enriquece el libro, al margen de su valor narrativo.

En la novela, el *Santísima Trinidad* es salvado por la pericia marinera de su ficticio comandante y llevado hasta el remanso del arsenal de La Carraca. Misión cumplida para Leñanza, al que en el próximo libro veremos a bordo de otro navío, nada menos que el *Príncipe de Asturias*, insignia del general Gravina en el combate de Trafalgar. Ni que decir tiene que esperamos con impaciencia esta nueva «botadura», en este emblemático año conmemorativo del bicentenario tráfalgareño.

CASTELLANOS ESCUDIER, Alicia: *Cuarteroni y los piratas malayos (1816-1860)*. Sílex Ediciones, Madrid, 2004, 354 páginas, ilustraciones.

Las excelentes dotes que posee la historiadora-investigadora Alicia Castellanos le permiten encarar temas no demasiados conocidos, pero no por ello merecedores del olvido del que la autora los rescata.

Castellanos Escudier, que ya nos dejara un reciente testimonio de su capacidad y solvencia historiográfica con sus interesantes aportaciones sobre Filipinas, presenta en este libro el singular personaje de monseñor Carlos Cuarteroni Fernández, gaditano, marino en sus primeros años, pescador de perlas, buscador de tesoros, comerciante en la Carrera de Manila, misionero libertador de cautivos y, por último, obispo de Labuán. Una vida ciertamente aventurera, como extraída de las mejores novelas de Salgari, pero también profundamente cristiana, entregada al servicio de los demás en territorios tan hostiles como Bruncei, Borneo y Filipinas. Es, por tanto, la trayectoria de uno de los más generosos y valiosos personajes de principios del siglo XIX.

Alicia Castellanos ante todo hace historia en este libro, pero asimismo fabula bien y las páginas de la obra no pierden en ningún momento su punto

*RECENSIONES*

de atracción. Porque no sólo nos ofrecen un acabado estudio del personaje, sino que nos brindan una visión minuciosa de su entorno y su época —con aspectos totalmente inéditos—, recreada con amenidad y solvencia.

La polifacética vida de monseñor Cuarteroni, marino y prócer de la Iglesia, queda por tanto notablemente expuesta en esta biografía, en la que su autora ha logrado una perfecta conjunción entre el documento y el relato, entre la soltura y el rigor histórico.

J. C. P.