

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXIII

2005

Núm. 91

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Teodoro de Leste Contreras, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* Hermenegildo Franco Castañón, capitán de navío.
- 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; José María Madueño Galán, secretario técnico; Roberto García Moreno, coronel de Intendencia, Departamento de Cultura Naval.
- Redacción, Difusión y Distribución:* Ana Berenguer Berenguer, Paloma Molins Bedriñana.
- Administración:* José Ignacio 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: cuarto 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>Las ciudades portuarias, objetivo en la expansión política y económica de los Estados medievales ibéricos</i> , por Manuel Flores Díaz	7
<i>Los primeros intentos de motín a bordo de buques de la Armada durante la 1.ª República (I) (de febrero a mayo de 1873)</i> , por Manuel Rolandi Sánchez-Solís	25
<i>Bicentenario de las invasiones inglesas al Río de Plata, 1806-2006</i> , por Alejandro N. Bertocchi Morán	51
<i>Una armada sueca para Felipe II</i> , por Concepción Sáenz-Cambra ..	69
<i>Atención hospitalaria para gente de mar en Lima y El Callao durante el virreinato</i> , por Jorge Ortiz Sotelo	83
<i>La historia vivida: Visita del rey Alfonso XII a los departamentos de Cartagena y Cádiz, y viaje de uno a otro puerto en la Escuadra de Instrucción</i> , por José Cervera Pery	97
<i>Documento: Carta de Rosendo Porlier al capitán de navío José Meléndez después del combate de Trafalgar</i>	99
<i>La Historia Marítima en el mundo: La batalla de Trafalgar, síntesis bibliográfica (XIX)</i> , por José Antonio Ocampo	103
<i>Noticias Generales</i>	109
<i>Recensiones</i>	115

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Manuel Flores Díaz. Licenciado en Geografía e Historia por la Universidad Complutense de Madrid, donde en la actualidad es doctorando con la tesis «El poder marítimo castellano en la Edad Media (1248-1476)». Es autor de las obras *Derecho Marítimo mercantil del siglo XIII en las Coronas de Castilla y Aragón; Hombres, barcos e intercambios; El mar, fuente del Derecho en la España medieval; Expansión comercial y desarrollo legal, siglos XI-XIII*. Participa con asiduidad en congresos y simposios con comunicaciones y ponencias, y colabora en diversas publicaciones con artículos de tema marítimo.

Manuel Rolandi Sánchez-Solís es licenciado en Ciencias Geológicas por la Universidad Complutense de Madrid y diplomado en Hidrogeología. Ha sido director de la revista *Ciencia y Tecnología* durante seis años (1991-1996) y vicepresidente primero del Ilustre Colegio Oficial de Geólogos de España (1989-1994). Actualmente dirige el Departamento de Hidrogeología de la empresa EPTSA. Ha publicado más de medio centenar de trabajos en revistas especializadas y en congresos científicos, entre los que cabría destacar una veintena de carácter histórico sobre temas relacionados, fundamentalmente, con la segunda mitad del siglo XIX y con la Marina y el sureste peninsular. Recientemente ha publicado el libro *Sublevaciones republicanas en Cartagena (1885-1886): las intentonas del Arsenal Naval y del Castillo de San Julián* (Editorial Áglada, Cartagena, 202 páginas). Tiene en preparación la obra *La Marina y el Departamento Marítimo de Cartagena durante la 1.ª República y la sublevación cantonal de 1873-1874*.

Alejandro Nelson Bertocchi Morán, historiador naval uruguayo, es colaborador de *Revista Naval*, publicada por el Club Naval de Montevideo y, en sucesivas ediciones, del *Diario Español* de dicha ciudad. Ex profesor de Historia Militar y Naval del Instituto Militar de Estudios Superiores (Uruguay), es miembro de número y fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial. Autor de numerosas obras y artículos de tema marítimo, siempre centrados en el estudio de la historia de la América meridional y principalmente en la de su país, en la actualidad está trabajando sobre la guerra del Pacífico y la defensa de Chiloé.

Concepción Sáenz-Cambra es PhD por la Universidad de Edimburgo con la tesis «Scotland and Philip II, 1580-1598: Politics, Religion Diplomacy and Lobbying». Es autora del libro *Scotland and Philip II, 1580-1598* (2005) y de numerosos artículos, entre los que recogemos aquí «William Sempill of Lockwinnoch: Philip II's Military and Political Adviser for Northern Affairs», en *Military History* (2005); «Philip II of Spain's Divided Strategy: Northern Europe and the Turk», en *Mare Nostrum* (2004); «Scottish Soldiers in the Spanish Armies, 1618-1636», en *The Scots Link* (2003). Entre sus conferencias, están «The Spanish Preponderance (1559-1660)», en la Universidad de Tartu (Estonia), 2004, y «Scotland in the Spanish Archives, XVI y XVII Centuries», en la Universidad de Edimburgo, (2005). Concepción Sáenz-Cambra es, en la actualidad, *Visiting Assistant Professor* en «Western Civilization I&II», «Renaissance Reformation», «History of Ancient Greece» en el Departamento de Historia y Ciencia Política de la Universidad de Ashland (Ohio, EE.UU.).

Jorge Ortiz Sotelo es capitán de fragata de la Marina peruana. Pertenece al Instituto de Estudios Histórico-Marítimos de Perú, es secretario permanente de los Simposios de Historia Marítima y Naval Iberoamericana y miembro fundador de Talassia (Asociación Iberoamericana de Historia Naval). Dirige la revista *Derroteros del Mar del Sur* y es autor de numerosas publicaciones histórico-navales, además de un activo conferenciante en diversos foros de España y de América.

NOTA EDITORIAL

El pasado 21 de octubre quedó cerrado todo lo concerniente a la campaña naval que se remató en aguas de cabo de Trafalgar, en cuanto a la efeméride correspondiente a su segundo centenario.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL, al igual que la *Revista General de Marina* y otras de reconocido prestigio como la británica *The Mariner's Mirror*, han recogido en sus páginas numerosos y acreditados trabajos sobre el evento, justificando que pocas batallas en la historia naval han tenido tanta importancia para el devenir histórico posterior.

Muchos autores tratan de encontrar el origen de la moderna decadencia española en Trafalgar; allí España fue vencida, pero... la decadencia española tiene su origen en la ignorancia geoestratégica de nuestros gobernantes y en el desconocimiento del valor que tiene el concepto de *Poder Naval*. Con poder naval militar hubiésemos dominado las rutas marítimas y así salvaguardaríamos nuestros intereses nacionales. «El mejor diplomático —dijo Nelson— es un navío de línea»; este desconocimiento marcó nuestra historia posterior.

En otro orden, debemos señalar, entre los trabajos publicados recientemente sobre Trafalgar, la magistral obra del contralmirante José Ignacio González-Aller Hierro titulada *La campaña naval (1804-1805). Corpus documental* (2 vols.), galardonada con el Premio del Mar, de los Virgen del Carmen 2005, del Instituto de Historia y Cultura Naval, que pone el broche al asunto de Trafalgar.

También debemos señalar, por lo ímprobo del esfuerzo y lo importante para el estudio histórico: la Síntesis bibliográfica, publicada por nuestra REVISTA y cuyo autor es el coronel José Antonio Ocampo Aneiros. Muchos otros trabajos merecerían citarse, pero se comprenderá la imposibilidad de hacerlo sin caer en el grave error de reconocer unos y olvidar otros.

Este número recoge, dentro de nuestra habitual línea de investigación histórica, varios trabajos de alcance, que se ven rematados por el *Documento*; carta del capitán de fragata Porlier al capitán de navío Meléndez, en la que le da cuenta del desarrollo del combate del 21 de octubre y otras importantes consideraciones. Las Noticias generales y las Recensiones ponen punto final al número 91.

La historia continúa y aunque, como se manifiesta en este editorial, el ciclo sobre Trafalgar puede considerarse cerrado, se abre un nuevo interrogante: después de Trafalgar ¿qué?

LAS CIUDADES PORTUARIAS, OBJETIVO EN LA EXPANSIÓN POLÍTICA Y ECONÓMICA DE LOS ESTADOS MEDIEVALES IBÉRICOS

Manuel FLORES DÍAZ
Historiador y Arqueólogo

Introducción

Cada vez es más abundante la aportación científica a la historia marítima medieval y —aunque en mucha menor medida— a la historia naval, campo en el que el panorama general no ha cambiado mucho respecto a lo que escribí para esta misma REVISTA, en 2002, en un artículo mencionado más abajo. Estas aportaciones presentan facetas de variada actividad, con el mar como trasfondo: pesca, comercio, viajes, ciencia, guerra, etc., aspectos todos ellos relacionados con el mar. En estos estudios aparece siempre un sujeto imprescindible —por lo que se puede afirmar que adquiere por sí mismo categoría de sujeto histórico—: las ciudades marítimas y sus puertos.

El objeto de este trabajo es trazar un boceto de cómo las ciudades marítimas se convirtieron en objetivos militares de primer orden en la península ibérica entre los siglos IX y XIII. Es un marco geográfico y temporal muy peculiar. En él se comprueba la existencia de una serie de coincidencias y divergencias no sólo en su evolución temporal, sino entre dos grandes civilizaciones que compartieron historia en el solar peninsular: la cristiana latina occidental y la islámica. Veremos en estas líneas, por tanto, primero referencias andalusíes. A continuación pondremos atención en la contraparte cristiana. Finalmente ofreceremos las oportunas conclusiones. Podemos afirmar que, de forma genérica, es la «ciudad marítima», como sujeto histórico y espacio de disputa, la que protagoniza las breves pinceladas que daremos en este trabajo (1).

Previamente conviene hacer una puntualización semántica. Atendiendo a la vigésima segunda edición del *Diccionario* de la Real Academia Española, *marítimo* es, literalmente y en su primera acepción, «perteneciente o relativo al mar». Por otro lado, en la misma obra, el término *naval* es, también en su primera acepción, «perteneciente o relativo a las naves y a la navegación». El sentido en el que ambos términos serán empleados a lo largo de este trabajo difiere de las definiciones dadas por la máxima autoridad lingüística española.

(1) Como hizo el congreso de historia marítima que se celebró en Montreal en 1995 bajo el título «Puertos, ciudades portuarias y comunidades marítimas».

A grandes rasgos, el término *marítimo* manifiesta cualquier actividad relacionada con el mar y la navegación, y el término *naval* hace mención explícita y específica de los usos bélicos del mar. Por tanto, éste está incluido en aquél. Dichos sentidos vienen dados por la evolución histórica de los términos en manos de tratadistas especializados —llegando hasta nuestros días con aportaciones principalmente de autores anglosajones desde Mahan (2)—, que han hecho que tengan un significado propio en los estudios históricos y estratégicos. El entendimiento que en la actualidad se tiene de los mismos, en el que no es el momento de profundizar más, es generalmente aceptado en dichos ámbitos, tanto en su tratamiento teórico como en su aplicación práctica, con la complejidad de que no son conceptos cerrados, sino que evolucionan constantemente.

Al-Andalus

Aspectos marítimos andalusíes

Antecedentes

Según autores como Morales Belda o Guichard, árabes y beréberes no se correspondían, en el momento de asentarse en el territorio del reino visigodo de Toledo, con la imagen que se puede tener de pueblos marítimos, cuestión que fue en España al menos matizada, sino rebatida, por Jorge Lirola Delgado (3). Lo cierto es que, en relativamente poco tiempo, al-Andalus se convirtió en una potencia de primer orden, con una rica vida marítima (4).

Como antecedentes peninsulares inmediatos, escasas son las noticias sobre la actividad marítima de los pueblos germánicos en «Hispania», aunque tal actividad existió, principalmente en manos foráneas; no obstante, si hacemos

(2) MAHAN, Charles T.: *Influence of the Sea Power upon History*. Low, Boston, 1890 (ed. orig.) Nueva York, 1960. Hay edición española, La Coruña, 1901. Hay otra edición en español, publicada en Argentina.

(3) MORALES BELDA, FRANCISCO: *La marina de al-Andalus*. Ariel, Barcelona, 1970. GUICHARD, Pierre: «Animation maritime et développement urbain des côtes de l'Espagne orientale et du Languedoc au X^{ème} siècle», en *Occident et Orient au X^{ème} Siècle. Congrès de la Société des Historiens Médiévistes d'Enseignement Public Supérieur*. Publications de l'Université de Dijon LVII, París, 1979, pp. 187-201. Esta apreciación, en pp. 188-190. LIROLA DELGADO, Jorge: *El nacimiento del poder naval musulmán en el Mediterráneo (28-60h./649-680c.)*. Universidad de Granada, 1990.

(4) *Ibidem*. El número de obras sobre aspectos marítimos andalusíes es creciente. Aspectos generales en VV.AA.: *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Lunwerg Editores, 1995. Versa sobre una exposición que se organizó en Algeciras dentro del marco «El legado andalusí». También son interesantes las obras del profesor Christophe Picard; entre ellas empleamos aquí las monografías: *La mer et les musulmans d'Occident au Moyen Âge (VII^e-XIII^e siècle)*. PUF, París, 1997. *L'océan Atlantique musulman. De la conquête arabe à l'époque almohade*. UNESCO, París, 1997. Para referencias navales andalusíes, empleamos LIROLA DELGADO, Jorge: *El poder naval de al-Andalus en época del califato omeya*. Universidad de Granada, Granada, 1992.

caso de Morales Belda, tampoco esta cuestión estaría tan clara (5). Está constatada la presencia de colonias de población de origen oriental en numerosas ciudades hispanas del reino visigodo de Toledo entre los siglos v y vii. En el marco mediterráneo, y de este a oeste, se aprecia esta presencia en Narbona, Tarragona, Tortosa, Cartagena, Málaga y Carteya. La nómina de ciudades marítimas se incrementa, nuevamente de este a oeste, con Sevilla, Mértola, Lisboa, Oporto e incluso el puerto de El Faro, la actual La Coruña. Algunas presentaban significativos restos de muralla heredados de la época romana, como Tortosa o Tarragona. Otro aspecto interesante sobre la actividad marítima en esta época son los hallazgos monetarios visigodos en lugares, nuevamente referidos al marco mediterráneo, como Ceuta, Cartago, Alejandría, Antioquía y Constantinopla. Finalmente, el derecho visigodo también aporta datos sobre el marco urbano de la actividad marítima y sus protagonistas foráneos, por lo general orientales, denominados como «*transmarini negotiatoribus*» en el *Liber Iudiciorum*. Esta actividad se reflejó en la trama urbana por la existencia de los *cataplus* —que eran, como indica García Moreno, instalaciones portuarias—, así como los *telonea*, que eran a la vez, según el mismo autor, almacenes e instalaciones aduaneras (6).

Generalidades sobre la organización urbana de la costa andalusí

Con la llegada del Islam, se mantendrá tal actividad en alguna de las ciudades marítimas hispanas mencionadas. Pero el puerto andalusí por excelencia será creado *ex novo*; hablamos de Almería. No por conocido dejaremos de glosar su origen. Así, marineros andalusíes se asentaron, ajenos al poder político central, en «Mariyyat Bayyana», cerca de Pechina. La zona era de preponderancia yemení, pero lograron imponerse a éstos. Cercanos, se edificaron además dos *ribat*. Uno de ellos, en el emplazamiento que sería después conocido como «al-Mariyya», origen del puerto y población de Almería. El otro, en un lugar no identificado en la zona del cabo de Gata (7). Su actividad y relativa independencia hizo que se considerara en ciertos ámbitos historiográficos como una ciudad-república marítima, semejante a o que posteriormente serían las ciudades-república marítimas italianas (8).

(5) Véase sino su obra *La marina vándala. Los asdingos en España*. Ariel, Barcelona, 1969.

(6) Para la actividad marítima y las ciudades costeras en época visigoda, GARCÍA MORENO, Luis Angel: *Historia de la España visigoda*. Cátedra, Madrid, 1989, cap. V, «La ciudad y la vida urbana. El comercio y la economía monetaria», pp. 255-290. La regulación legal de tales actividades, en *Liber Iudiciorum*, título III del libro IX y en los siete títulos del libro V.

(7) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 137-150.

(8) Sobre esta «comunidad» marítima destacan los trabajos de GUICHARD, Pierre: «Les débuts de la piraterie andalouse en la Méditerranée occidentale (798-813)», *Revue de l'Occident musulman et de la méditerranée*, 1983, 35, 55-76. MOLINA LÓPEZ, E.: «Noticias sobre Bayyana (Pechina-Almería) en el *Iqtibas al-anwar* de al-Rushati. Algunos datos historiográficos». En RCEHG, 1987, 1, 117-131. Sin contar con la obra clásica de TORRES BALBAS, Leopoldo: «Almería islámica», *Al-Andalus*, núm. 22, 1957, pp. 441-455. También lo indicado por LIROLA DELGADO o PICARD.

Hacia el siglo x, la costa presentaba un animado aspecto en forma de «islas» urbanas en medio de un panorama casi desértico. Desde el punto de vista naval, Almería, en el Mediterráneo, y Alcaçer do Sal, en el Atlántico, quedaron como bases principales —la primera como la más destacada—. Otras, subsidiarias, fueron Tortosa o Sevilla, ambas con atarazanas. Tarifa quedó como el principal puerto en las relaciones militares y oficiales con el norte de África. Para el resto de las actividades marítimas, el número de puertos era mayor. De oeste a este, Lisboa, Alcaçer do Sal, Silves, Santa María del Algarve —la actual Faro—, Saltes, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almuñécar, Almería, «Mahamala» y «Askubiras» —ambas de ubicación incierta—, Cartagena, Alicante, Denia, Valencia, Tortosa, Baleares y —en el norte de África— Tánger y Ceuta. Algunas ya han sido mencionadas como bases navales, por lo que su función sería en este caso doble, económico-comercial y bélica. Desde las ciudades marítimas andaluzas, bien para comerciar, bien para acciones bélicas, las embarcaciones se dirigían hacia el norte de África, tanto a la vertiente mediterránea —y, desde allí, hacia Oriente— como a la atlántica, e igualmente hacia las costas de la Provenza o de Italia (9).

Características

En referencia al poder político, la actividad de los grupos marineros no dependería inicialmente de manera directa del poder central, aunque recibieran ciertos apoyos (10). La intervención de dicho poder se hizo notable a raíz de la primera oleada de incursiones normandas en la península ibérica (11). Esto, y la presión de los fatimíes norteafricanos, supuso la organización de la marina andalusí en su aspecto militar, y con ella la intromisión estatal directa en los asuntos marítimos. Este tema ha sido explícitamente tratado en sus obras tanto por Lirola Delgado como por Picard (12). Se comprueba cómo el poder políti-

(9) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 314-329. Acerca de la organización de la población costera, es interesante. GUICHARD: *Animation maritime*. Posteriormente, y del mismo autor: «Actividad marítima y poblamiento», pp. 37-46, en la obra ya mencionada *Al-Andalus y el Mediterráneo*. Información cartográfica muy completa en Picard, quien también realiza un estudio de la situación de los puertos y la defensa costera. PICARD: *La mer et les musulmans*, 137-156, para el último aspecto y pp. 240-244 para la cartografía.

(10) A este respecto conviene consultar las visiones contrapuestas de Lirola Delgado y Picard, en contraste con la de ARIE, Rachel: *España musulmana*, vol. III de *Historia de España*, de Tuñón de Lara.

(11) La última aportación bibliográfica sobre la presencia normanda en la península ibérica es la de MORALES ROMERO, Eduardo: *Historia de los vikingos en España. Ataques e incursiones contra los reinos cristianos y musulmanes de la península ibérica en los siglos IX-XII*. Miraguano Ediciones, Madrid, 2004, aunque, por algunas indicaciones del texto, debe de ser una obra bastante anterior a su fecha de edición. Anterior fue la obra de FERRERO ALEMPARTE, Jaime: *Arribada de normandos y cruzados a las costas de la península ibérica*. Sociedad Española de Estudios Medievales, Madrid, 1999.

(12) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 82-92 y 110-120; y PICARD: *La mer et les musulmans*, pp. 155-170.

co impulsó diversas iniciativas, partiendo desde la más fundamental —y compleja—: la creación de núcleos urbanos o poblacionales costeros (13).

Desde un punto de vista socioeconómico, el auge de toda esta actividad centrada en las ciudades portuarias quedó reflejado igualmente en el campo legal. Esto fue así en tres vías. Por un lado, el *Kitab Akriyat al-sufun* o *Libro de fletamiento de los barcos*, que fue elaborado en el siglo X (14). Una segunda aportación viene dada mediante las colecciones de formularios notariales, y una tercera, los tratados de *hisba* y colecciones de *fetuas*. Los primeros eran estudios normativos, y algunos recogen breves notas sobre temas náuticos, mientras que los segundos se pueden considerar sentencias jurídico-religiosas, algunas relacionadas con sucesos marítimos (15). En todos ellos es perceptible la influencia indudable de las ciudades marítimas y de los puertos como crisol necesario en la gestación de las mismas (16).

Taifas e imperios africanos: el dominio de las ciudades marítimas

Tras el 1031, la *fitna* y la desintegración del califato hicieron que la actividad marítima se viese afectada por cierta recesión. En un primero momento, con al-Andalus atomizado en diversos núcleos denominados «primeras taifas», la principal actividad marítima se dio en las de Sevilla, Almería y Denia, taifa ésta que extendía su influencia sobre las islas Baleares. Las dos últimas, curiosamente, encuadradas dentro de las denominadas taifas esclavas. Sin embargo, la flota de Denia fue considerada la más poderosa dentro de las taifas, y logró extender su supremacía por el Levante andalusí, enfrentarse a los almerienses, realizar ataques contra los reinos cristianos y ocupar temporalmente Cerdeña (17).

Es significativa la ubicación marítima de muchas de estas taifas, que tuvieron como núcleo urbano principal una ciudad marítima; y cuando no fue así,

(13) GUICHARD: «Actividad marítima y poblamiento».

(14) Analizada por Lirola Delgado y Picard. Hay una traducción española del mismo a cargo de AGUILERA PLEGUEZUELO, José: *Estudio de las normas e instituciones del Derecho islámico en al-Andalus*. Guadalquivir Ediciones, Sevilla, 2000. Comentario, traducción y copia del texto árabe en pp. 85-101. Más completa parece ser la edición y estudio en francés por la mano de BERCHER, L. (Argelia, 1945); cf. PICARD: *L'océan Atlantique...*, p. 471, n. 65.

(15) LIROLA DELGADO: *op. cit.*, pp. 349-363.

(16) Sobre el derecho marítimo andalusí, es interesante el capítulo «Fuentes jurídicas», en ARCAS CAMPOY, María: *Al-Andalus y el Mediterráneo*, pp. 289-297.

(17) Para el período taifa, VIGUERA MOLINS, María Jesús: *Los reinos de taifas y las invasiones africanas*. Mapfre, Madrid, 1992. Aunque no se incide directamente en los aspectos marítimos, hay numerosas referencias a la actividad naval desarrollada en los distintos enclaves andalusíes desde 1031 hasta mediados del siglo XIII. Esta misma autora participó como redactora y coordinadora en los cuatro volúmenes del tomo VIII de la *Historia de España de Menéndez Pidal*, dirigida por José María Jover Zamora. Para los reinos de taifas, volumen I: *Los reinos de taifas. Al-Andalus en el siglo XI*. Espasa Calpe, Madrid, 1994. También las obras mencionadas de Picard, con una magnífica síntesis en *La mer et les musulmans*, pp. 31-42; para el primer período taifa.

se lo buscaron, como fue el caso de la taifa de Zaragoza, con Tortosa, o de la taifa de Huelva, con Saltes, o el disputado territorio de la taifa de Almería. En cualquier caso, la salida al mar, principalmente al Mediterráneo, fue un objetivo político-militar de primer orden.

Cierto resurgir naval vino de la mano de los almorávides, que en su paso del Estrecho recibieron el auxilio de sevillanos y almerienses e hicieron de Tarifa el principal puerto de contacto de al-Andalus con África, mientras que en las denominadas «segundas taifas» el predominio naval andalusí será más difuso, con cierta preeminencia sevillana y mallorquina (18).

También bajo el dominio almohade —cuya primera proclamación en al-Andalus fue en Cádiz, por voz del almirante de la flota almorávide— se dará un renacimiento en la actividad marítima, con Gibraltar en sustitución de Tarifa como puerto de contacto de al-Andalus con África. En este nuevo impulso marítimo se incluyó la faceta naval, que estará casi por completo ausente en las denominadas «terceras taifas» (19). En todo caso, jamás llegaron a los niveles que se alcanzaron en época del califato omeya.

Las ciudades marítimas andalusíes, objetivos estratégicos cristianos

Pero si ya, dentro de los distintos poderes políticos andalusíes, las ciudades marítimas eran un apetecible objetivo de dominio político, idéntico o mayor interés se tomaron los diferentes poderes cristianos por el mismo objetivo.

Desde el siglo XII en el Mediterráneo se inició un período de transición de la hegemonía naval islámica a la cristiana. Debido a esto, la iniciativa pasará progresivamente a ser cristiana, aunque no a impulsos de los reinos cristianos de la península ibérica. La península protagonista en el cambio de orientación en el dominio político y económico del Mediterráneo será la itálica. Por otro lado, con el fenómeno cruzado, que se inició a finales del siglo XI, se fueron introduciendo en el Mediterráneo gentes procedentes de los mares de la Europa septentrional. El período llegará hasta mediados del siglo XIII, momento a partir del cual la preponderancia cristiana será casi absoluta (20).

(18) VIGUERA MOLINS: *op. cit.*, y PICARD: *La mer et les musulmans*, pp. 57-74, para los almorávides. También *Historia de España de Menéndez Pidal*, t. VII, vol. II: *El retroceso territorial de Al-Andalus. Almorávides y almohades. Siglos XI al XII*. Espasa Calpe, Madrid, 1997.

(19) LIROLA DELGADO: *El poder naval*, pp. 280-281; PICARD: *La mer et les musulmans*, pp. 75-96, para los almohades.

(20) Sobre el poder naval cristiano, destaca una de las últimas aportaciones, VV.AA.: *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*. The Baydell Press, Nueva York, 2003. Hay un apartado especial en torno al poder naval ibérico entre los años 1000 y 1650, a cargo de Lawrence Mott, que es demasiado general. La obra de ROSE, Susan: *Medieval Naval Warfare, 1000-1500* (Routledge, Londres, 2002) tiene dos capítulos dedicados a la confrontación cristiandad-islam. Para bibliografía producida en España, la obra más reciente de la que tenemos constancia es la de CERVERA PERY, José: *El poder naval en los reinos hispánicos. La marina de la Edad Media*. Editorial San Martín, Madrid, 1992. Sobre las diferentes fases en cuanto a la hegemonía en las actividades marítimas, especialmente en lo referido a la actividad naval, véase

Ahora bien, en la península ibérica hay acontecimientos en el siglo IX —la conquista de Barcelona en 801; los ataques contra Tortosa en 801, 809, 810 y 811; la conquista de Oporto por Alfonso III en 868— que revelan el interés cristiano por los puertos andalusíes. En el siglo XII se manifestó —ya lo avanzamos— el interés marítimo de poderes foráneos, que se concretó en una serie de acciones navales en cooperación con los poderes políticos cristianos peninsulares. Así, en 1114, el ataque de pisanos y catalanes contra Mallorca (21); en 1146, el ataque genovés contra Mallorca y Almería (22); al año siguiente, 1147, se produjeron las conquistas de Lisboa —por portugueses y cruzados del norte de Europa (23)— y Almería —por castellanos, catalanes, navarros y genoveses (24)—; ya en 1148, la conquista de Tortosa —por catalanes y genoveses (25)—; en 1189 Silves fue conquistada por los portugueses, con ayuda de hombres y embarcaciones noreuropeos —aunque fue retomada por los almohades en 1191 (26)—. A principios del XIII, Alcaçer do Sal fue ocupado definitivamente por los portugueses (1217), también con colaboración de marinos del norte de Europa (27). En esta sucesión de campañas llama la atención cómo las ciudades marítimas fueron el objetivo de poderes políticos cristianos hispanos, pero también de otros ámbitos europeos, tanto meridionales como septentrionales, destacando entre todas las ciudades-república marítimas italianas de Génova y Pisa.

Hasta entrado el siglo XIII los poderes cristianos peninsulares no tuvieron la suficiente capacidad militar y naval para acometer operaciones propias contra las ciudades marítimas andalusíes. Cuando lo hicieron, el efecto fue devastador, tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Alcaçer do Sal (1217), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola (1233), Castellón (1233), Valencia de Ibiza (1235), Mértola (1238), Denia (1244), Cartagena (1245), Sevilla (1248), Faro (1249), Silves (1250) y Cádiz (h. 1260). Con el intervalo de las campañas del Estrecho, de finales del siglo XIII, entre 1217 y 1309 —año en el que Almería volvió a ser atacada— cayó gradualmente gran parte de la fachada marítima andalusí bajo la presión cristiana ejercida por Portugal, Castilla y

FLORES DÍAZ, Manuel: «La interrelación de las fronteras terrestre y marítima en el período de la Reconquista», en *III Congreso Internacional de Estudios de Frontera. Actas*. Jaén, 2000, pp. 253-268. *Idem.*: «Fases del poder naval en la Edad Media hispana», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 77, año XX, 2002, pp. 7-24.

(21) *Liber Maiorichinus de gestis Pissanorum Illustribus*. Traducción al mallorquín de Mireia, Mulet Más: Sociedad Arqueológica Luliana, Palma de Mallorca, 1991.

(22) CAFFARO: «Annales lanuenses». Fragmentos referidos a estas acciones, en *De captione Almerie et Tortosue*. ANUBAR, Valencia, 1973.

(23) Asedio y conquista de Lisboa según carta de Duodechino de Lahnstein, intercalado en los *Anales de San Diego*. T. Mommsen. *Monumenta Germaniae Historica*. Scriptores, 27-28. Recogido, traducido y comentado por Ferrero Alemparte: *op. cit.*, pp. 236-243.

(24) CAFFARO: *De captione*.

(25) *Ibidem*.

(26) IBN IDARI: *Al-Bayyan al-mugrib fi ajbar al-Andalus wa-I-Magrib*, V, pp. 203-212.

(27) También en *Historia de las expediciones a Tierra Santa. De obsidione castris Algarzar et pugna ibiden facta*. Scriptores Rerum Germanicarum. Hannover, 1880, pp. 341-343. Recogido, traducido y comentado por FERRERO ALEMPARTE: *op. cit.*, pp. 245-249.

Aragón. La costa andalusí quedará reducida, a mediados del siglo XIV, al litoral del reino de Granada. Almería y Málaga quedaron como las ciudades marítimas andalusíes más destacadas tras la progresiva pérdida de los pasos del Estrecho (28).

Este intervalo temporal, entre el siglo XII —con auxilio foráneo— y mediados del XIII —con medios propios—, es el que definí como de transición entre el de dominio islámico y el de dominio cristiano del mar. En él se dan acciones navales tanto de *dominio positivo* —tener el control del espacio marino y poder usarlo sin restricción para beneficio propio— como de *dominio negativo* —no tener el dominio positivo de ese espacio pero impedir que lo disfrute una potencia rival, generalmente con acciones de corso— del mar por parte de ambos contrincantes. La tónica de este período será la lucha encarnizada, conscientes ambos bandos de la importancia del resultado de la misma y del hecho de que quien lograse la victoria en el ámbito naval tendría el dominio sobre el ámbito terrestre, en este caso sobre las ciudades marítimas, pero no sólo sobre éstas.

Así, en la situación fronteriza, desde el último cuarto del siglo XI vemos lo que podemos denominar una *ruptura del frente* en las tierras de la meseta sur, con el hito que representó la conquista de Toledo por Castilla en 1085. Sin embargo, los flancos permanecerán intactos, con localidades marítimas significativas como Tortosa, en el Mediterráneo, y el binomio Lisboa-Alcaçer do Sal, en el Atlántico, como extremos más avanzados. Esto permitió el contraataque andalusí en forma de la intervención almorávide, que hizo a los musulmanes recuperar gran parte de lo perdido. Hasta que en 1147-1148 no se tomen respectivamente Lisboa y Tortosa, y en 1217 Alcaçer do Sal, el frente terrestre verá pocas modificaciones salvo algunas excepciones, como la conquista de Zaragoza en 1118.

El mismo proceso se verificará en torno a un siglo más tarde, cuando la conquista de las ciudades marítimas de Valencia (1235) y Cartagena (desde 1245), en el Mediterráneo, y Sevilla (1248), en el Atlántico, con el corolario del rosario de ciudades marítimas que pasaron a manos cristianas, permitieron consolidar en el interior peninsular las conquistas cristianas producidas en el entorno cronológico de la de las Navas de Tolosa (1212), cuando se produjo una segunda y prácticamente definitiva *ruptura del frente* central peninsular contra el poder almohade (29).

Los reinos cristianos

En el apartado anterior hemos hablado de la actuación de los reinos cristianos sobre las ciudades marítimas andalusíes. En este punto veremos en unas

(28) *Historia de España de Menéndez Pidal* vol. VIII, t. III y IV. VIGUERA MOLINS, (coord.): *El Reino Nazarí de Granada (1232-1492)*. También ARIE, R.: *L'Espagne musulmane au temps des Nasrides (1232-1492)*. París, 1973.

(29) FLORES DÍAZ: «La interrelación...» y «Fases del poder naval...». De ambos textos tomo las ideas que expreso en estos últimos párrafos.

pocas líneas la evolución de dichas ciudades bajo el dominio de sus nuevos ocupantes cristianos.

Aspectos marítimos y vida urbana

Los antecedentes marítimos cristianos peninsulares en la Alta Edad Media no han recibido tanta atención en los estudios históricos como su espejo andalusí. Esto se debe fundamentalmente a lo escasas que se han mostrado las fuentes, tanto las documentales como las arqueológicas.

Como en el caso andalusí, podemos constatar ciertos aspectos de actividad marítima en el período suevo y visigodo, en que destaca el ya mencionado puerto de El Faro (La Coruña). Si bien hay actividad naval visigoda desde allí contra los intentos de ataques francos, no se tiene certeza de cuáles pudieran ser los núcleos costeros desde los que se organizó la reacción visigoda, en un área tradicionalmente hostil al reconocimiento de su dominio (30).

Para el caso de los territorios que luego serán de la Corona de Castilla, hasta mediados del siglo XII no parece que existan, salvo algunos casos excepcionales, núcleos de población significativos en la cornisa atlántica ni en la cantábrica cristiana. Es más, la *Crónica* de Gelmírez nos proporciona la información de una población costera meramente. En invierno los habitantes se retiraban al interior, y en primavera/verano retornan a la costa, a pesar del peligro que suponían las incursiones navales islámicas (31). Para el asentamiento permanente de población será muy significativo el papel de las fundaciones religiosas en la creación de núcleos estables en enclaves costeros, núcleos a los que el poder político, de la mano de la monarquía, proceso que arranca con Alfonso VIII dotará de personalidad jurídica que se reconocerán los aspectos marítimos.

Para el caso mediterráneo, con el marco geográfico de los condados catalanes y, posteriormente, de la Corona de Aragón, hay más evidencias documentales de cierta actividad marítima. Ésta además se produce desde fechas algo más tempranas, como veremos a continuación.

La Corona de Aragón

Como ya explicamos al comentar los antecedentes marítimos peninsulares en vísperas de la irrupción islámica, en la «Hispania» visigoda había una serie de relevantes ciudades marítimas, como Narbona, Tarragona, Tortosa o —en menor medida— Barcelona. De éstas, la que desempeñó un papel más

(30) ISIDORO DE SEVILLA: *Historia Gothorum, Wandalorum, Suevorum*. MOMMSEN, T.: *Monumenta Germaniae Historia*. Scriptores. Auctores Antiquissimi, *Crónica Minora*, XI, vol. II, pp. 267-303 y Procopio de Cesarea, *Historia de las Guerras*. Libros III-IV. *Guerra Vándala*. José Antonio Flores Rubio, Gredos, Madrid, 2000.

(31) GELMÍREZ, Diego: *Historia compostelana* (ed. de Emma Falque Rey). Akal, Madrid, 1994, p. 245.

relevante bajo dominio andalusí fue Tortosa, que junto con Almería se convirtió en un gran centro de actividad marítima y naval en época omeya.

Por otro lado, cuando fue avanzando el proceso de reconquista, los logros de una red de ciudades marítimas y de las codificaciones legales sobre las actividades comerciales por vía marítima fueron evolucionando muy a la par en la Corona de Aragón. Todo ello con el fuerte impulso del poder político, primero de los condes de Barcelona y, posteriormente, de los soberanos de la Corona de Aragón.

La toma de la ciudad de Barcelona por los carolingios no parece que tuviese una gran repercusión inmediata, desde el punto de vista marítimo, ni en la actividad comercial ni en la naval. Sin embargo, que en 985 la ciudad fuese el objetivo de una de las dos grandes operaciones combinadas realizadas por Almanzor —la otra fue el asalto contra la costa gallega y Santiago de Compostela, en 997— nos hace pensar —aparte de otras motivaciones— que su actividad marítima, principalmente comercial, no sería desdeñable (32). Atendiendo a las fuentes escritas, a mediados del siglo XI el puerto de Barcelona era polo de atracción marítima para aquellos comerciantes que buscaban productos hispanos. Eso parece sugerir la lectura de los *Usatges* de Barcelona, promulgados bajo el conde Ramón Berenguer I en el último tercio del siglo XI (33). En el siglo XII la actividad comercial en Barcelona no decaerá, como se desprende de lo expresado por el viajero hispano hebreo Benjamín de Tudela, y en su puerto recalarán embarcaciones procedentes de todo el Mediterráneo (34).

Por esta época, con auxilio genovés, el conde de Barcelona Ramón Berenguer IV logra la conquista de Tortosa en 1148 (35). En esta ciudad se codificó entre 1177 y 1179 un texto legal, las *Costums*, con seis preceptos dedicados a la actividad marítima (36). Más adelante, ya bajo el auspicio de la Corona de Aragón, se producirán las conquistas de Mallorca (1229) y del reino de Valencia (desde 1231), conquistas importantes no sólo desde el punto de vista político-militar —ya que se tomaron sin auxilio externo, con a los solos recursos aragoneses—, sino también desde el económico-comercial. En esta última ciudad surgirá nuevamente un texto legal de carácter local, los

(32) Ambos ataques han sido tratados específicamente en sus aspectos navales por FLORES DÍAZ, Manuel: «Vida marítima peninsular en el año 1000, Aspectos navales», en *Almanzor, un andalusí del año 1000*. Castellum, Madrid, 2004, pp. 95-115. El libro es la recopilación de una serie de conferencias dictadas en diciembre de 2002 en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense, con motivo del milenario de la muerte de Almanzor. Un trabajo interesante es el editado por TORREMOCHA SILVA, A., y MARTÍNEZ ENAMORADO, V. *Al-Andalus y el Mediterráneo en tomo al año mil. La época de Almanzor*. Fundación José Luis Cano (Colección de Historia, 3), Algeciras. Agradezco al profesor Picard la información sobre esta obra.

(33) Para más información sobre los preceptos marítimos de los mismos, véase mi obra *El mar, fuente de derecho en la España medieval. Expansión comercial y desarrollo legal, siglos XI-XIII*. Castellum, Madrid, 2000, pp. 120-121, n. 26.

(34) TUDELA, Benjamín de: *Libro de viajes*. Pamplona, 1994, pp. 159-160.

(35) CAFFARO: *De captione*.

(36) FLORES DÍAZ: *El mar...*, pp. 128-132.

Furs Vells, en el que podemos apreciar la importancia de la actividad marítima (37). Nada parecido hay con respecto a Mallorca. Ya en 1258 tenemos las *Ordinationes Ripariae*, también de Barcelona. Es por esta época cuando además nace el gran código marítimo-comercial mediterráneo: el *Libro del Consulado del Mar*.

Con Barcelona (801), Tortosa (1148), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola y Castellón (1233), Valencia e Ibiza (1235), Denia (1244) y la incorporación de Alicante a Aragón por cesión de Castilla (1304), las nuevas áreas de la monarquía aragonesa permitieron a la Corona no sólo expandirse territorialmente, sino aprovechar la actividad marítima previa que se venía desarrollando desde época islámica, actividad que se convirtió en una fuente de ingresos de la Corona de Aragón. A la par prepararon el camino para la consecución, desde la segunda mitad del siglo XIII, de una verdadera talasocracia catalano-aragonesa en el Mediterráneo occidental, con extensiones en el central y oriental (38).

Para ello se aprovecharon las mismas redes de contacto y rutas comerciales secularmente transitadas por mercaderes islámicos y, posteriormente, italianos, rutas que, debido al régimen de corrientes y de vientos, favorecían los contactos norte-sur y oeste-este, estos últimos costeando por el «Magreb e Ifriquiya» (39). Así, desde los puertos peninsulares hacia las Baleares, Italia o el norte e África y viceversa. Desde el norte de África, las derrotas conducían hacia Oriente. El retorno desde allí se hacía vía Grecia, la península itálica, Mallorca o el litoral provenzal y las costas peninsulares aragonesas.

La Corona de Castilla

Las escasas pruebas de actividad marítima en la Corona de Castilla aparecen dispersas desde el siglo XI en el marco cantábrico y con el respaldo de la monarquía (40). Pero un cambio sustancial se producirá cuando Castilla se asome al Mediterráneo.

Con los antecedentes de las efímeras conquistas de Valencia (1094-1102) y Almería (1147-1158), la presencia efectiva castellana en el Mediterráneo se inició tras la conquista de Cartagena, en 1245. Ésta se hizo sin que el rey Fernando III ni su hijo Alfonso —el futuro rey Alfonso X— tuviesen que apelar al apoyo de naves y marinos foráneos, como intentó en el siglo XI Alfonso VI para la conquista de Valencia, o logró en el XII Alfonso VII para la de

(37) *Ibidem*, pp. 121-128.

(38) Acerca de las rutas marítimas, es más o menos válida cualquier obra mínimamente seria sobre economía de la Edad Media; por ejemplo, SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Historia social y económica de la Edad Media europea*. Espasa Calpe, Madrid, 1984.

(39) Sobre las características físicas del Mediterráneo, PRYOR, John: *Geography, Technology and War. Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge University Press, Cambridge, 1988. Por supuesto, el vol. I de BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en tiempos de Felipe II*, 2 vols. Fondo de Cultura Económica, México, 1976.

(40) Véase FLORES DÍAZ: *El mar...*

Almería (41). Con la toma de Cartagena se consiguió que los castellanos se asomasen a un mar, el Mediterráneo, sinónimo de civilización y progreso, cuya importancia en la época quizá no fuera tanto política como económica (42). Pero Cartagena no era de los núcleos más destacados en el conjunto de las ciudades marítimas andaluzas mediterráneas, situándose en lo que podríamos considerar un segundo nivel tras Tortosa y Almería (43). Esto no será obstáculo para que por parte de los soberanos de Castilla se le quiera dar un mayor realce marítimo, tal y como quedó claramente reflejado en el fuero concedido a la misma por Fernando III. Este documento era el fuero de Córdoba, con ciertos privilegios añadidos, empezando por una serie relativa a los aspectos marítimos (44). Hay una clara vocación marítima, eminentemente naval, tal y como sucede en la actualidad. Pero la situación no era estable y la presencia castellana no estaba consolidada. Así, en 1263, con la sublevación mudéjar, se envió una potente fuerza terrestre y naval hacia el reino de Murcia, en concreto contra Cartagena. Una vez reocupada, se hicieron obras de fortificación para mejorar sus defensas contra ataques tanto externos como internos (45).

La ciudad se convirtió en el principal puerto mediterráneo de Castilla —de hecho, en el único desde 1304—. Pero las circunstancias —su alfoz seguía en buena parte en manos islámicas— no eran favorables para su desarrollo económico-comercial. Casi cien años más tarde de los sucesos de 1263-1266, la monarquía castellana, de la mano de Pedro I, intentará buscar nuevos accesos, lo que la llevó a un largo conflicto con la Corona de Aragón.

(41) BALLESTEROS BERETTA, Antonio: *La Marina cántabra*. Vol. I: *De sus orígenes al siglo XVI*. Diputación Provincial, Santander, 1968, p. 17.

(42) Véanse, como obras generales, SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Historia social y económica de la Edad Media europea*, y la mucho más moderna de HEERS, Jacques: *Occidente durante los siglos XIV y XV*. Barcelona, 1986, más indicada para la Baja Edad Media. Una obra interesante para el caso español es la de DUFOURCO, Charles-Emmanuel, y GAUTIER-DALCHE, Jean: *Historia económica y social de la España cristiana en la Edad Media*. Barcelona, 1983. Respecto al tema de Cartagena, en esta obra se indica, en pp. 175 y 262, cómo pese a los esfuerzos de Alfonso X la ciudad y su puerto no lograron convertirse en un centro destacado de comercio debido a su situación entre Valencia y Málaga, situación que por lo visto no compensaba la riqueza agrícola y minera del reino de Murcia. Pese a todo ello, se constata la presencia de mercaderes genoveses y vascos hacia finales del siglo XIV. Respecto a los genoveses, tenemos la temprana noticia de cómo el viajero Ibn al-Jatib recorre todo el Mediterráneo en su peregrinación a La Meca. La vuelta, en 1185, desde Ceuta a Cartagena, por entonces puerto islámico, es realizada en un barco genovés. PRYOR: *op. cit.*, p. 1.

(43) Sobre la Cartagena islámica, CARMONA, A.: *Historia de Cartagena*. Vol. V: *Sociedad y economía de la Cartagena andalusí*. Murcia, 1986, pp. 343-370.

(44) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomas de Fernando III*, 3 vols. Córdoba, 1986, vol. III, pp. 297-300, doc. 733. El fuero fue concedido el 16 de enero de 1246, durante el sitio de Jaén.

(45) Noticia extraída de FERNÁNDEZ DURÓ, Cesáreo: *La Marina de Castilla*. Editmex, Madrid, 1995 (ed. orig., 1894), p. 43. De las motivaciones de la sublevación de los mudéjares en el reino de Murcia. ECHEVARRÍA ARSUAGA, Ana: «Implicaciones políticas y sociales de la conversión al cristianismo en tiempos de Fernando III y Alfonso X el Sabio», en *Sevilla, 1248. Actas del Congreso Internacional Conmemorativo del 750.º aniversario de la conquista de la ciudad de Sevilla por Fernando III, rey de Castilla y León*. Madrid. Fundación Ramón Areces, Madrid, 2000, pp. 873-880. Sobre la sublevación, pp. 879-880.

En él, el componente naval fue muy significativo y los intereses castellanos sufrieron un fuerte revés. Cartagena permaneció como único puerto mediterráneo castellano en la Edad Media, con una decaída vida marítima, esencialmente naval (46).

En 1248 se produjo la gran conquista castellana del enclave marítimo —más bien fluvial— de Sevilla (47). La ciudad era sede de unas atarazanas califales desde la primera oleada de ataques vikingos. Tras la desintegración del califato se convirtió en uno de los principales centros de conexión con el norte de África, incluso con su vertiente atlántica. Los castellanos hicieron de Sevilla el gran centro marítimo cristiano del sur peninsular. Es decir, mantuvieron el protagonismo de que la ciudad había gozado con los andalusíes. Mantuvieron y potenciaron las atarazanas, que se convirtieron en el centro principal de suministro de embarcaciones de guerra —galeras— para la monarquía y, por otro lado, tomaron de los musulmanes el título de «Almirante» no sólo como jefe supremo de las embarcaciones en guerra, sino como encargado de la jurisdicción regia en la costa.

Los cambios afectaron a la composición de la población dedicada a las actividades marítimas, ahora provenientes en su gran mayoría de las costas del Cantábrico (48). Por otro lado, esta población, agrupada físicamente en el llamado «barrio de la mar» (49), vería reguladas sus actividades mediante un texto legal específico, el *Fuero de la mar*, que no era otra cosa que la versión castellana de los *Rôles d'Oléron* (50), tal y como quedó reflejado en el fuero de la ciudad (51).

Continuidad y cambios

Continuidades

Aspectos políticos

(46) En mi tesis doctoral, que pienso terminar y leer (D.m.) algún año de éstos, explico el claro interés de Pedro I por extender la fachada mediterránea castellana a expensas de Aragón.

(47) Campaña que fue el origen cierto de la Marina de Castilla y mítico de las Guardias Viejas de Castilla, antecedentes del Regimiento de Infantería Ligera Inmemorial del Rey núm. 1, al que tengo el honor y el orgullo de pertenecer como sargento reservista voluntario.

(48) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *El repartimiento de Sevilla*. Ayuntamiento de Sevilla, 1998 (ed. orig., 1951).

(49) Sobre este barrio, SÁNCHEZ BELCHIZ, Juan Jesús: «El barrio de la mar y la política marinera real», en *Sevilla, 1248*, pp. 889-895.

(50) Sobre este texto en Castilla, FLORES DÍAZ, Manuel: *Hombres, barcos, intercambios. El Derecho marítimo-mercantil del siglo XIII en Castilla y Aragón*. Madrid, 1998. El estudio más reciente es de SERNA VALLEJO, Margarita: *Los Rôles D'Oleron. El «cotumier» marítimo del Atlántico y del Báltico de época medieval y moderna*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, 2004.

(51) GONZÁLEZ GONZÁLEZ, Julio: *Reinado y diplomacia...*, vol. III, pp. 408-412, doc. 825.

Si una faceta destaca entre los tratados es el control del poder político —califa, rey o conde— sobre las actividades marítimas. Si se dio cierta iniciativa que denominaremos «privada», ésta quedó rápidamente bajo patrocinio de los poderes políticos. Igualmente se ve claro en el caso de la documentación legal sobre el tema emanada de la Corona de Aragón y, en menor medida, de la de Castilla.

Aspectos socioeconómicos

Cuestión íntimamente relacionada con la anterior es que los puertos y villas marítimas se convirtieron en una sustanciosa fuente de ingresos para las arcas públicas debido principalmente a su actividad comercial. También fueron una fuente de «gracia» y de concesión de honores por parte del poder político central hacia determinadas personas o grupos familiares afines. En este aspecto, la figura del Almirante, con su influencia política e importancia institucional, será uno de los grandes aciertos de matriz andalusí tomado por los poderes cristianos (52).

Igualmente, pese a los cambios de mano y a la entrada de nuevos actores, especialmente italianos, las rutas marítimas continuaron siendo las mismas. Se debió más a cuestiones prácticas geográficas y meteorológicas, así como de corrientes marinas, que a causas de otro tipo, incluidas las económicas. Así, lo que se produjo fue una sustitución de quienes realizaban tales actividades, pero no la eliminación de las mismas, sino más bien su potenciación y la apertura de nuevos mercados con la progresiva «capilaridad» de los contactos e intercambios comerciales.

Otras facetas en continuidad

Las mismas se produjeron en ámbitos tan dispares como la trama urbana —con espacios como las atarazanas—, el idioma, la ciencia y la tecnología marítima. De hecho, los musulmanes españoles fueron uno de los puentes de comunicación tecnológicos por donde pasaron al resto de Europa elementos tecnológicos como la brújula el astrolabio, o auxiliares como la cartografía o las tablas astronómicas. Igualmente aportaciones en el lenguaje, con términos

(52) Un ejemplo de la importancia política de la figura del Almirante bajo dominio omeya es que una de las primeras víctimas del *hayib* Almanzor cuando alcanzó el poder fue Abd al-Rahman ibn al-Rhumais, almirante en jefe de la Flota, que murió entre 979-980. Desde la perspectiva de la figura del Almirante en la Corona de Castilla, además de la aportación clásica de PÉREZ EMBID, Florentino: *El Almirantazgo de Castilla hasta las capitulaciones de Santa Fe* (Universidad de Sevilla, Sevilla, 1944), tenemos la reciente y magnífica obra de CALDERÓN ORTEGA, José Manuel: *El Almirantazgo de Castilla. Historia de una institución conflictiva*. Universidad de Alcalá de Henares, 2003. Desde la perspectiva andalusí, LIROLA DELGADO: «Los Banu I-Raudahi: una familia de almirantes del Occidente islámico (siglos XIII-XIV)», en *Actas del II Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar»*. Ceuta, 1990.

como «almirante», «atarazana», «dársena», «arsenal», «patache», «alcázar» o «almadraba», por mencionar los más evidentes (53).

Cambios

Políticos

La presencia cristiana en puertos antes andalusíes originó obligatoriamente una serie de transformaciones, empezando por el cambio del control político de las ciudades y su actividad.

Socioeconómicos

Desde el punto de vista social, la existencia de un grupo humano específico que desarrolla la actividad marítima, por ejemplo, las «gentes de la mar» que se mencionan en el fuero de Sevilla. Este grupo posee personalidad jurídica propia —tribunal específico, el del almirantazgo, y regulación legal propia, el *Fuero de la mar*—. También posee un espacio físico propio, el «barrio de la mar». En el caso de Cartagena, como hemos visto, este grupo social estará además dedicado preferentemente a una de las facetas de la actividad marítima, la naval, con especial protagonismo de la lucha contra el islam. Esto se manifestó con la creación de la Orden de Santa María de España —de azarosa vida—, cuya sede posteriormente fue trasladada a la localidad gaditana de El Puerto de Santa María, y que finalmente quedó en nada (54).

También mencionamos cómo la navegación comercial islámica se vio afectada por una profunda recesión, consecuencia del empuje que las sociedades cristianolatinas ejercieron sobre tal actividad. Las grandes rutas comerciales, transitadas por barcos y marinos islámicos, pasarán a ser ejercidas por poderes cristianos, en especial italianos, pero también aragoneses y, en menor medida, castellanos y de otros puntos de la Europa septentrional. Esto se evidenció incluso en el campo de las innovaciones tecnológicas aplicadas a los barcos y a la navegación (55).

(53) VERNET, Juan: «Los conocimientos náuticos de los habitantes del Occidente islámico», *Revista General de Marina*, año CXLIV (1953), 6, 67-79. También, más genérica, *Lo que Europa debe al Islam de España*. Círculo de Lectores, Madrid, 1999. De SAMSO, Julio: *La ciencia de los antiguos en al-Andalus*. Madrid, 1992.

(54) TORRES FONTES, Juan: «La Orden de Santa María de España», *Miscelánea Medieval Murciana*, núm. 3, 1977, pp. 73-118.

(55) Como se desprende de la lectura de la obra ya mencionada de Pryor, la de LEWIS, Archigald Ros: *European Naval Maritime History, 300-1500*. Princeton, 1951 (1.^ª ed.). Nosotros consultamos la edición de Indiana University Press, de 1985, junto con Timothy J. Runyan o la de UNGER, W.: *The Ship in the Medieval Economy*. Croom Helm, Londres, 1980.

Otros

Respecto a la regulación legal de las actividades por vía marítima, hemos podido comprobar cómo desde la perspectiva andalusí quedaba inserta en un marco legal global, superior al ámbito estrictamente urbano. Por el contrario, en el ámbito cristiano, la regulación de las actividades marítimas carecía inicialmente de un marco global y quedaba integrada dentro del marco propio de cada ciudad —fueros, usos, costumbres— ya que, aun en el caso castellano, ámbito donde se implantó un derecho consuetudinario de origen atlántico, éste se integró en los fueros y normas propios de cada ciudad marítima, al igual que ocurrió en la Corona de Aragón, desde mediados del siglo XIII, con el *Libro del Consulado del Mar*.

Conclusiones

A su llegada a la Hispania visigoda, los pueblos arabo-beréberes carecían casi por completo o tenían una recientemente adquirida —a través de los pueblos conquistados— experiencia marítima y, dentro de la misma, naval. En Hispania, donde había cierta abundancia de ciudades marítimas, como Narbona, Tarragona, Tortosa, Cartagena, Málaga, Sevilla, Mértola, Lisboa, Oporto y el puerto de El Faro (La Coruña), tomaron tales habilidades tanto desde el punto de vista civil como del naval. Respecto al primero, hubo un gran desarrollo de la actividad comercial, lo que se reflejó en el florecimiento de ciudades marítimas, algunas con antecedentes visigodos y otras nuevas: Lisboa, Alcaçer do Sal, Silves, Santa María del Algarve (Faro), Saltes, Sevilla, Cádiz, Algeciras, Málaga, Almuñécar, Almería, «Mahamala», «Askubiras» Cartagena, Alicante, Denia, Valencia, Tortosa y las Baleares. Igualmente, en la tupida red de derrotas entre diversas ciudades de todo el Mediterráneo, con un papel destacado que puede darse al puerto de Almería, tanto en las actividades comerciales como en las navales. Podemos diferenciar una primera fase, bajo el dominio omeya, en la que las ciudades marítimas conocieron gran esplendor. Por el contrario, con la desintegración del califato, los reinos de taifas y las invasiones africanas, dicho esplendor, pese a algún resplandecimiento esporádico, a duras penas pudo conservarse, y las ciudades marítimas devinieron en objetivo para taifas rivales o para almorávides y almohades, al igual que para los reinos cristianos peninsulares.

Desde el siglo XII se aprecia un cambio de tendencia, por el cual los pueblos cristianos pasan a desempeñar progresivamente un papel destacado en las actividades marítimas. Este cambio será completo hacia mediados del siglo XIII, como se aprecia con las conquistas definitivas de las ciudades marítimas de Lisboa (1147), Tortosa (1148), Alcaçer do Sal (1217), Mallorca (1229), Menorca (1231), Peñíscola y Castellón (1233), Ibiza y Valencia (1235), Mértola (1238), Denia (1244), Cartagena (1245), Sevilla (1248), Faro (1249), Silves (1250) y Cádiz (*h.* 1260). De esta forma, con el paso interme-

dio de la intervención en dichas actividades de marineros foráneos, principalmente italianos y, dentro de éstos, genoveses, los poderes políticos cristianos peninsulares irán sustituyendo a los musulmanes en las actividades comerciales por mar, pero también en el dominio político de las ciudades marítimas. Con todo, en los reinos cristianos hispanos se aprovecharán tanto las ciudades y puertos que los musulmanes habían creado como las líneas comerciales existentes.

Los reinos cristianos peninsulares contemplaron las ciudades marítimas andalusíes como preciados objetivos, ante todo por razones políticas, pero también por el control y dominio económico que estas conquistas suponían.

Cuando se hicieron con ellas, con el cambio de dominio político —el más evidente— hubo otra serie de transformaciones. Entre ellas incluso la de la función principal, pero también transformaciones en el origen de la población, en el tejido social, en la regulación legal de las actividades por vía marítima o en las gentes que desarrollaban dicha actividad. Sin embargo, también se dieron una serie de permanencias en las ciudades marítimas: aspectos vinculados al control por parte del poder político de la actividad marítima; aspectos institucionales, como el mantenimiento de la figura del Almirante; aspectos de la trama urbana, con la importancia de las atarazanas o de los barrios y puertas de la mar; también en aportaciones tecnológicas e incluso en el propio lenguaje marítimo.

Todos estos datos adquieren mayor relevancia si, con la perspectiva adecuada, vemos que, cuantitativa y cualitativamente, las sociedades medievales son más rurales que urbanas. Y, dentro del mundo urbano, las ciudades marítimas son también un apartado dentro de un conjunto mayor. Debido a esto, resalta aún más la importancia que las ciudades marítimas han tenido y tienen para el desarrollo e impulso económico, social y político de las sociedades que las albergan.

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

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

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

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

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

LOS PRIMEROS INTENTOS DE MOTÍN A BORDO DE BUQUES DE LA ARMADA DURANTE LA 1.^a REPÚBLICA (I) (de febrero a mayo de 1873)

Manuel ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS
Ldo. en Ciencias Geológicas

Los difíciles momentos iniciales del régimen republicano y el primer intento de motín a bordo del vapor *Lepanto*

Tras la proclamación de la 1.^a República (11 de febrero de 1873), y durante los primeros cuatro meses del nuevo régimen (de febrero a mayo de dicho año), se produjeron una serie de importantes acontecimientos que condicionarían el desarrollo de la política nacional de todo el resto del período republicano.

El nuevo régimen, sostenido en sus primeros momentos por una difícil coalición republicano-radical, se vería sacudido, a mediados del mes de febrero, por graves sucesos de alteración del orden público en Andalucía y las dos Castillas, en los que abundarían los actos de disolución de ayuntamientos y de creación de juntas revolucionarias locales (al igual que durante la revolución de septiembre de 1868) que, en algunos casos, degenerarían en actos de verdadera violencia ciudadana, con asaltos, agresiones y saqueos a instituciones, personas y propiedades. El nuevo gobierno adoptaría enseguida fuertes medidas de seguridad en todo el país, y su ministro de la Gobernación, Francisco Pi y Margall, ordenaría a todos los gobernadores civiles que se esforzaran en mantener el orden público a toda costa, incluso con el empleo de fuerzas del Ejército si era necesario.

Pocos días después, y aunque con un carácter totalmente contrario a lo acontecido en el resto del país, en Barcelona también ocurriría una serie de sucesos de cierta importancia para la estabilidad del nuevo régimen. En esta ciudad, donde, como en casi toda Cataluña, se concentraban importantes fuerzas del Ejército para combatir a los carlistas, una buena parte de los jefes militares allí destacados (encabezados por el capitán general de Cataluña, Eugenio Gaminde) demostraron un claro rechazo a la llegada del nuevo régimen republicano e incluso se temió, en algunos momentos, que estuvieran preparando una conspiración contra la recién nacida República, financiada y organizada, al parecer, por elementos monárquicos proalfonsinos. Los conspiradores intentaron ocupar el Palacio de la Diputación y detener a varios dirigentes

republicanos, entre ellos al propio presidente de la Diputación de Barcelona, Benito Arabio Torre, ante lo que el gobierno de Madrid, y atendiendo a las peticiones de la citada Diputación y de los líderes republicanos locales, procedería, el martes 18 de febrero, a destituir al mencionado general Gaminde y a nombrar como sustituto al teniente general Juan Contreras Román, recientemente pasado a las filas republicanas tras varios años de militancia activa en el Partido Progresista. La pretendida conspiración fracasaría, finalmente, en la madrugada del jueves 20 de febrero, al negarse las tropas a secundar a los sublevados y ponerse éstas a las órdenes de la Diputación barcelonesa.

Los sucesos de Barcelona desencadenarían una serie de actos violentos dentro de los cuarteles, con detención o expulsión de los mandos comprometidos al grito de «¡abajo los galones!» y «¡que bailen!», y un intento, por parte de la mencionada Diputación Provincial (que se hizo, momentáneamente, cargo del control político y militar de la ciudad), de proclamar el Estado catalán, dentro del marco de la República española, tentativa que se vería frustrada por la oportuna y rápida intervención de un influyente grupo de republicanos benévolo y moderados del Círculo Republicano Democrático Federal de Barcelona.

La Marina, por su parte, no se vería exenta de esta situación de excitación provocada por «los ejemplos tumultuosos de las tropas del Ejército de guarnición en Barcelona», como se recogería en un informe del Almirantazgo al comandante general del Departamento Marítimo de Cartagena, de fecha 4 de marzo de 1873 (1). En dicho informe se refleja el intento de insurrección llevado a cabo por parte de la dotación del vapor de guerra *Lepanto*, perteneciente a la 1.^a Sección del Resguardo Marítimo de Cartagena y destinado, por aquellos días, en el puerto de Barcelona, intenciona que se produjo entre los días 21 y 22 de febrero. La situación fue controlada rápidamente por el comandante del citado buque «con tacto y energía dignos de todo elogio», formando a la dotación en cubierta y haciéndole «comprender los ineludibles deberes que le son anexos a la fuerza armada, principal garantía del orden y la sociedad». El Almirantazgo, por vía de su vicepresidente interino (y vocal), contralmirante Santiago Durán Lira, aprovecharía la ocasión para lanzar un claro mensaje de exigencia de disciplina y de riguroso respeto a la legalidad vigente a todos los mandos y personal subalterno de la Marina, mensaje que es un fiel reflejo del esfuerzo realizado en este sentido por el equipo de colaboradores más directos del nuevo ministro de Marina, contralmirante Jacobo Oreiro Villavicencio. Dicho mensaje, recogido en el mencionado informe del 4 de marzo, incluía frases tan claras y contundentes como las siguientes:

«(...) esta corporación [,] por lo mismo que se halla resuelta a emplear con toda energía los medios de que dispone para corregir severamente toda falta de subordinación (...) les manifiesta la satisfacción con que el Almirantazgo ha visto la obediencia prestada al principio de autoridad y de respeto a sus Jefes, y que se le haga saber que con tal conducta obraron cuantos individuos constituyen la dotación del vapor *Lepanto* como compete a buenos servidores

(1) Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo (AGZMM), diversos oficios y expedientes del año 1873.

LOS PRIMEROS INTENTOS DE MOTÍN A BORDO DE BUQUES DE LA ARMADA...

ALMIRANTAZGO

Señor Comandante General del Departamento Marítimo de Cartagena, para la información de V. E. sobre el intento de motín a bordo del vapor Lepanto en Barcelona durante los días 21 y 22 de febrero de 1873, y sobre el resultado de las medidas que se tomaron para su represión.

que para el efecto se dio la orden que se dio mandando al Comandante de la Armada de este puerto a bordo del vapor Lepanto para que se le dirigiera la orden correspondiente para que se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona y se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona.

Esta falta de debida atención que se dio en el momento de la salida del puerto de Barcelona para que se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona y se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona.

Señor Comandante General del Departamento Marítimo de Cartagena, para la información de V. E. sobre el intento de motín a bordo del vapor Lepanto en Barcelona durante los días 21 y 22 de febrero de 1873, y sobre el resultado de las medidas que se tomaron para su represión.

que para el efecto se dio la orden que se dio mandando al Comandante de la Armada de este puerto a bordo del vapor Lepanto para que se le dirigiera la orden correspondiente para que se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona y se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona.

Esta falta de debida atención que se dio en el momento de la salida del puerto de Barcelona para que se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona y se le avisara de la presencia de los buques de guerra en el puerto de Barcelona.

Comunicación del Almirantazgo al comandante general del Departamento Marítimo de Cartagena, de fecha 4 de marzo de 1873, sobre el intento de motín ocurrido a bordo del vapor de guerra Lepanto en Barcelona durante los días 21 y 22 de febrero de dicho año (Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo). Sería el primer intento de insurrección de una dotación de un buque de la Armada de los ocurridos durante la 1.ª República.

del Gobierno de la República que el país se ha dado y que, por lo mismo que es el que más libertades y derechos concede a todos los españoles, exige también de aquellos que sirven a la Nación con las armas en la mano el respeto más profundo a la ley y el más exacto cumplimiento de los deberes militares, principal sostén de la acción del Gobierno, del orden y de la paz pública».

Primeras demostraciones públicas de la marinería de la escuadra en Cartagena a favor del sector intransigente del republicanismo federal. Intento de golpe de Estado radical del 23 de abril en Madrid y participación en el mismo del contralmirante Topete

Las manifestaciones «intransigentes» de Cartagena de los meses de marzo y abril

Tras los sucesos de Barcelona, en la segunda quincena del mes de marzo de 1873 el denominado «sector intransigente» del republicanismo comenzaría a organizar una serie de actos públicos de denuncia de la política de pactos del gobierno y de protesta ante la lentitud, según ellos, con la que se estaba llevando a cabo la ejecución de las principales reivindicaciones del republicanismo histórico.

Dentro de este ambiente reivindicativo y de llevar a la calle las demandas «intransigentes», en Cartagena se producirían una serie de manifestaciones que constituyeron los primeros actos públicos del período republicano en los que participó abiertamente personal de la Marina. El primero de ellos se llevaría a cabo el domingo 16 de marzo, con la celebración de una manifestación de marineros de la fragata *Almansa* y del depósito de marinería del arsenal, a los que siguieron algunos manifestantes civiles que tomaron una bandera tricolor del club republicano de la calle Jara y recorrieron varias calles del centro de Cartagena dando vivas a la República federal y lanzando gritos en demanda de la abolición de las matrículas de mar. Estos hechos, unidos a otros de carácter similar protagonizados por algunos soldados de la guarnición, que pidieron, por aquellos mismos días, su licencia absoluta mientras se paseaban por las calles de la ciudad tocados con gorros frigos, hicieron que las autoridades locales comenzaran a ser conscientes del problema que se les venía encima y a preocuparse realmente por el exaltado estado de ánimo en el que se encontraba una parte de la marinería del departamento. Ello motivaría que el nuevo capitán general, contralmirante José Dueñas Sanguineto, nombrado escasos días antes (el 7 de marzo) en sustitución del anterior, contralmirante Ramón Topete Carballo, nada más incorporarse a su puesto (llegaría a Cartagena el día 11 de marzo y tomaría posesión de su nuevo cargo un día más tarde, el miércoles 12) acudiera a bordo de la fragata *Almansa* y se dirigiera a su tripulación, exhortándola a mantener «la disciplina y el orden con la República». Toda la prensa local se haría eco de la actitud levantisca de la marinería y de otras tropas del Ejército, llegando incluso a comentar el



Vista general del Arsenal de Cartagena en la segunda mitad del siglo XIX (fotografía de la colección privada de Enrique Rolandi Pera).

periódico *El Eco de Cartagena* que «no sería de extrañar que en aquel puerto cundieran los actos de indisciplina» (2).

Pero la verdadera demostración de fuerza de los intransigentes cartageneros se produciría una semana después, el domingo 23 de marzo, en el que aprovecharon una manifestación oficial, que las autoridades locales habían organizado para celebrar la llegada del nuevo régimen, para sacar a la calle a una buena parte de sus seguidores y, sobre todo (y esto sería lo que más preocuparía al gobierno), para hacer pública demostración del apoyo que tenían de un considerable sector de las dotaciones de la escuadra y del personal de la maestranza del arsenal naval.

La manifestación oficial contó, además de con numeroso público, con la presencia de los diputados a Cortes por Cartagena José Prefumo Dodero y Manuel Lapizburú (ambos pertenecientes al «sector benévolo» del partido republicano y que habían regresado a Cartagena, en loor de multitud, el 13 de marzo anterior, tras disolverse la Asamblea Nacional para convocar Cortes Constituyentes), así como con las fuerzas vivas de la ciudad y del departamento marítimo, como el alcalde Pedro Asuar Rodríguez, el nuevo capitán general del departamento marítimo, contralmirante José Dueñas Sanguineto, y el gobernador militar de la plaza, brigadier de Infantería de Marina José Guzmán Saquetti.

En sus primeros momentos, la manifestación se mantuvo totalmente controlada por sus organizadores; pero, de repente, cuando un nutrido grupo de manifestantes alcanzaba el final de la calle Mayor y comenzaba a entrar en las Puertas de Murcia, aparecieron numerosos grupos de marineros de la escuadra portando banderas, estandartes y diversos símbolos republicanos, y profiriendo fuertes vivas a la República federal. Por un momento, los gritos de los marineros alusivos a la República federal enmudecieron a las bandas de música de los regimientos que animaban la parada y, rápidamente, contagiaron a la mayor parte de los asistentes a la manifestación. Los marineros se habían repartido en tres grupos. El primero, compuesto por tripulantes de la fragata *Almansa*, llevaba un gran estandarte rojo en el que podía leerse «Federación Española, Justi-

(2) RUBIO PAREDES, José M.^a, y PÉREZ CASTRO, Antonio: *Memorias malditas del Cantón murciano: epistolario de una familia cartagenera implicada en el Cantón (1872-1874)*. Real Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 1994, p. 277.

cia, Disciplina y Orden». El segundo, también formado por marineros de la *Almansa*, portaba una gran bandera amarilla que llevaba bordadas las palabras «Viva la República Federal». Por último, el tercero de los grupos, con hombres de la fragata *Vitoria*, enarbolaba un gran estandarte morado con mensajes similares a los anteriores. La gran bandera republicana formada por el conjunto de los tres estandartes y banderas portados por la marinería iba seguida muy de cerca —y como cierre de la larga y ruidosa comitiva— por el grupo de los Amigos de la Libertad (agrupación política intransigente que se reunía, habitualmente, en un club federal de la calle Jara), los cuales portaban una enorme bandera roja con la inscripción «Federación o muerte».

El vocerío de los republicanos intransigentes llegó a ser tan fuerte que hubo un momento en que el único grito que se oía en toda la manifestación era el de «¡Viva la Federal!», lo que llegaría a inquietar a las autoridades asistentes, al temer que se pudiera producir una situación de abierto enfrentamiento entre los dos sectores del republicanismo («intransigentes» y «benévolo»). En un intento de apaciguar los exaltados ánimos y de reencauzar la manifestación a sus iniciales objetivos, el diputado Prefumo subiría al edificio de capitán general, desde cuyo balcón principal —y en compañía del contralmirante Dueñas y del brigadier Guzmán— se dirigiría a los manifestantes en los siguientes términos: «¡Nada de vivas a la Federal!, hoy sólo debemos decir “¡Viva la República!”», y ya dirán las Cortes si ha de ser ó no federal ésta» (3).

Las palabras del diputado Prefumo desencadenaron una sonora repulsa entre los manifestantes intransigentes, quienes, entre fuertes silbidos, profirieron gritos de desaprobación. No obstante estas muestras de contestación hacia el diputado benévolo, los manifestantes intransigentes optaron por dar por terminada su jornada de protesta y regresar a sus buques y hogares en perfecto orden, aunque plenamente satisfechos de los resultados de la jornada, en la que habían conseguido no sólo sacar a la calle sus reivindicaciones de forma masiva, sino demostrar la fuerza con que contaban en Cartagena.

Este hecho no pasaría desapercibido ni para las autoridades militares de la plaza (que lo habían presenciado en primera fila y no sin cierto temor), ni para las de Madrid, quienes, puestas enseguida en contacto (y como ya se había planteado años antes), llegarían incluso a pensar en disolver la Fuerza Naval del Mediterráneo, con base en Cartagena, ante el temor de que su marinería —claramente decantada por el «sector intransigente» del federalismo— intentara en las semanas siguientes—como así fue— sublevar a favor de la República federal los buques en los que servía, antes de que ésta fuera aprobada oficialmente por las nuevas Cortes Constituyentes.

Como consecuencia de la citada manifestación, y ante la preocupación del ministro de la Gobernación, Francisco Pi y Margall, sobre el riesgo de que estallase un movimiento federalista y cantonalista en Cartagena, el alcalde, Pedro Asuar, se vería obligado a garantizar al ministro los sentimientos espa-

(3) SOLER CANTÓ, Juan: «El Cantón de Cartagena», *Revista General de Marina*. Septiembre de 1962, p. 208.

ñolistas de toda la población: «Españoles antes que todo, amamos la patria y la integridad del territorio» (4). Sin duda fue éste un nuevo aviso del peligro inminente de una posible sublevación de la marinería de la escuadra, que el capitán general del departamento marítimo, contralmirante Dueñas, e incluso el ministro de Marina, contralmirante Jacobo Oreiro (con el recuerdo todavía vivo de los sucesos de Ferrol del año anterior), llegarían a valorar en su justa medida (aunque todavía no con el grado de preocupación que a finales del mes de mayo) y que serviría para plantear (aunque sin decidirse, finalmente, a llevarlo a cabo) el relevo y el envío a otros apostaderos de algunas de las unidades que componían la Fuerza Naval del Mediterráneo, con base en Cartagena o, incluso, su disolución total.

Pocos días después de esta primera demostración de fuerza de los intransigentes locales, el sector intransigente del Comité Republicano de Cartagena prepararía una segunda manifestación popular y, en esta ocasión, con la intención de protestar específicamente contra el «servicio forzoso de las armas».

Esta segunda manifestación intransigente se llevaría a cabo el Domingo de Ramos (6 de abril) por todo el centro de la ciudad, y contaría con una numerosísima concurrencia. Terminaría en la plaza de la Merced (o de la Constitución), donde los manifestantes rompieron y quemaron diversos utensilios y símbolos de las tallas de quintos (los conocidos «bombillos», medidas talladoras, etc.). A continuación, los dirigentes locales Pedro Gutiérrez de la Puente y Esteban Nicolás Eduarte se encaramaron a un balcón del antiguo convento de la Merced, desde el que profirieron duras palabras de condena contra las quintas y el mantenimiento del Ejército y de la Marina tradicionales, formados a base de reclutamientos forzosos.

Evidentemente, esta nueva manifestación en contra del tradicional sistema de reclutamiento, al que se sumaron gritos a favor de las «licencias absolutas», es más que probable que volviera a intranquilizar a las autoridades militares de Cartagena, sobre todo después de haberse vivido recientemente los acontecimientos de Barcelona del 20 al 22 de febrero y del 9 de marzo anterior. En ellos se habían producido diversos actos de insubordinación de las tropas del Ejército y de tripulaciones de Marina, con peticiones similares de «licencias absolutas» y preocupantes gritos de «¡abajo los galones!» y «¡que bailen!» con los que amenazaron a sus oficiales, y que terminaron con la aceptación por el gobierno de Madrid de retirar de Cataluña el Ejército regular y sustituirlo por fuerzas de Voluntarios de la República. Una prueba evidente de la citada preocupación sería la comunicación del coronel del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Marina, Félix Ortega Pavía, al capitán general del Departamento de Cartagena, José Dueñas Sanguineto, enviada pocas semanas después (31 de mayo), en la que le transmitía sus temores por las consecuencias de este tipo de actos, en el que habían llegado a lanzarse mensajes muy críticos contra el Ejército y la Marina «condenando las quin-

(4) EGEA BRUNO, Pedro María: *Los prolegómenos del Cantón en Cartagena: el motín de la fragata Almansa*. Actas de las Jornadas sobre el Sexenio Revolucionario y el Cantón murciano, t. 10. Universidad de Murcia, 1982, pp. 412, 413, 416.

tas y calificándolas por un orador de ley de martirio para las infelices madres» (5).

La principal preocupación radicaba en el hecho de que, caso de que se agravara la situación en Cartagena, ésta sería sin duda mucho más peligrosa que en Barcelona, debido al importante número de fuerzas y de medios de la Marina y del Ejército con que contaba la plaza y su arsenal naval (en conjunto, cerca de 10.000 hombres, con cinco fragatas, cuatro de ellas blindadas o protegidas, dos vapores de guerra, una goleta y varios buques menores, y más de un centenar largo de piezas de artillería de diverso calibre instaladas en una docena de castillos, fuertes y baterías de costa), por lo que resultaría mucho más difícil de controlar o de contrarrestar. Era, por tanto, una potente bomba de relojería, que amenazaba con ponerse en marcha y que, en cualquier momento, podía explotarle entre las manos al todavía débil primer gobierno republicano.

El intento frustrado de golpe de Estado radical del 23 de marzo y la participación en el mismo del contralmirante Topete

Tras los preocupantes acontecimientos de Cartagena y la disolución de la Asamblea Nacional en Madrid en la última semana de marzo, como paso previo y obligado para la celebración de nuevas elecciones a Cortes Constituyentes en el mes de mayo siguiente, los dirigentes radicales y la mayoría radical de la Comisión Permanente de la Asamblea pondrían en marcha una activa política de acoso y derribo del gobierno de Figueras. Su objetivo final era conseguir sustituirlo por otro, presidido por el general Serrano, que evitara a toda costa la temida proclamación de la República federal. Con este objeto, y tras diversos actos de presión en la citada Comisión Permanente, finalmente intentaron un golpe de Estado en Madrid en la mañana del miércoles 23 de abril. Contaba éste con la participación o el respaldo de un numeroso grupo de antiguos generales y almirantes de la Revolución del 68, entre los que cabría destacar a Francisco Serrano y a otros como López de Letona, marqués del Duero, Gándara, conde de Valmaseda, Ros de Olano, Caballero de Rodas, Juan Bautista Topete y José Malcampo, así como a distinguidos líderes radicales (todos ellos ex ministros o ex presidentes de las Cortes de don Amadeo de Saboya) como Cristino Martos, Práxedes Mateo Sagasta, Eduardo Gasset y Manuel Becerra.

El golpe de fuerza terminaría fracasando en la tarde del citado 23 de abril, con la rendición y el desarme de los batallones sublevados en la plaza de toros de Madrid y el apresamiento del contralmirante Juan Bautista Topete y de los políticos Laureano Figuerola (ex ministro de Hacienda y ex presidente del Senado) y Marina (alcalde de Madrid). Tras ello se produciría la disolución de la problemática Comisión Permanente (24 de abril) y la ruptura definitiva

(5) *Ibidem.*

del gobierno con los radicales (lo que significó el fin de la coalición republicano-radical, que había propiciado la proclamación de la República), así como el hecho de que el nuevo régimen se viera privado de una sólida y amplia base nacional, compuesta por progresistas y demócratas, que, como en la vecina Francia, habría podido garantizar, muy posiblemente, su aceptación general y su supervivencia por un largo período de tiempo.

Los intentos de motín en las fragatas *Almansa* y *Vitoria*

La preparación

Desde prácticamente los días de la ruptura entre el primer gobierno republicano y los radicales (finales del mes de febrero de 1873), pero, sobre todo, tras el intento de golpe de Estado del 23 de abril anterior, los dirigentes madrileños del sector intransigente del partido republicano federal (Alberto Araus, Roque Barcia, el coronel Rispá y Perpiñá y el teniente general Juan Contreras, entre otros) tenían decidido llevar a cabo una serie de acciones encaminadas a presionar al comité federal del partido republicano y al gobierno de Figueras para que, liberados de los iniciales compromisos con los radicales, realizaran, a partir de entonces, una política mucho más reformista y avanzada. A la inmediata proclamación de la República federal (sin esperar a ningún tipo de elecciones generales ni de aprobación en las Cortes), debería seguir la rápida aplicación de la reciente supresión de las quintas (imposible de aplicar de forma inmediata, por las necesidades acuciantes de las guerras carlista y cubana), la reforma agraria, el reparto de tierras, la reducción de la jornada laboral, la enseñanza obligatoria y la protección del trabajo infantil. En resumen, había que poner en marcha, y sin ningún tipo de demora ni de vacilación, los principales puntos del programa republicano federal, preconizados desde muchos años atrás.

En las semanas siguientes, las impaciencias de los «clubes» intransigentes irían en aumento, como se demostraría con motivo de la manifestación que organizaron en la capital de España el domingo 27 de abril, en la que se pidió a gritos la proclamación inmediata de la República federal, y en la que resaltarían como oradores destacados el joven estudiante de medicina cartagenero Manuel Cárceles Sabater (*Manolo Cárceles*) y el futuro diputado Alberto Araus. El país se llenó de manifestaciones y de reuniones organizadas por los grupos intransigentes, en las que se leyeron o dijeron comentarios, tan claros y contundentes, como el siguiente (6):

«Ya somos los federales los dueños absolutos de la situación; por segunda vez se ha salvado la República; la coalición con republicanos tan tibios como

(6) JUTGLAR, Antoni: *Pi y Margall y el federalismo español*, t. I. Editorial Taurus, Madrid, 1975, p. 499.



Cartagena 20 Agosto 1873

EL GENERAL EN JEFE,

Juan Contreras.

General Juan Contreras Román (1807-1881), capitán general de Cataluña durante los sucesos de finales de febrero de 1873 (grabado de la época). Procedente de las filas progresistas, con la proclamación de la 1.^a República se identificaría activamente con el sector intransigente del republicanismo, y entre julio de 1873 y enero de 1874 sería el principal dirigente militar de la sublevación cantonal de Cartagena.

nuevos, con los monárquicos de la víspera, está definitivamente rota, ¿a qué esperamos? Proclamad desde luego la República Federal. Hallen ya las Cortes la labor realizada directamente por el pueblo. Limítense a consagrar la voluntad de los municipios y las regiones. Resultará así hecha la federación de abajo arriba y no será obra de unas Cortes, sino la de una nación que se constituye a sí misma. ¿Para qué esperar si está visto que los enemigos de la República no perdonan momento para conspirar y derribarla? Por corto que fuese el aplazamiento que la realización de las aspiraciones federales se señale, ¿no podría correr algún peligro?».

Pocos días después, el domingo 4 de mayo —y sin esperar, ni tan siquiera, a los resultados de las elecciones generales a Cortes, que se iban a celebrar escasos días después, entre el 10 y el 13 de mayo—, de nuevo el cartagenero Manolo Cárceles intentaría proclamar la República federal, en esta ocasión en un acto público y multitudinario celebrado en Madrid con motivo de la campaña electoral, mientras los generales Juan Contreras (ex capitán general de Cataluña) y Fernando Pierrad (todavía, en aquellos momentos, secretario del ministro de la Guerra) se movían sigilosamente por los pasillos del Ministerio de la Guerra y por los cuarteles madrileños intentando buscar los apoyos militares necesarios, lo que llevaría al propio Pi y Margall a tener que inutilizar el telégrafo del citado ministerio, para

evitar que éstos se comunicaran libremente con los supuestos comprometidos de otras provincias.

Pi y Margall y Figueras denunciarían repetidamente las «prisas» y los «atajos» que algunos de sus correligionarios pretendieron tomar en estos días

para, supuestamente, «llegar más pronto» a la consecución de la República federal y a todo el programa reformista y social del partido, y remarcarían el papel moderador y apaciguador que ambos tuvieron que desempeñar (incluso a costa de perder y tener que enfrentarse a muchos amigos personales) para evitar que un paso equivocado (un levantamiento armado, o un «motín», como lo definiría el presidente Figueras) pudiera dar al traste con la República recién instaurada.

Pero esta situación general del país no era muy diferente de la concreta de la provincia de Murcia, donde, tras el triunfo benévolo en las elecciones del nuevo Comité Federal Murciano (ocurrido en la segunda semana del mes de marzo), los dirigentes intransigentes de Cartagena (encabezados por el veterinario Esteban Nicolás Eduarte, Pedro Gutiérrez de la Puente y el comerciante murciano Nicolás del Balzo) se lanzaron a una política activa en la calle, organizando diversos actos públicos donde denunciarían la política de pactos del gobierno y la lentitud en su labor reformista. Dentro de este programa de presión sobre el gobierno y sobre el sector benévolo de su propio partido, estarían las ya comentadas manifestaciones de Cartagena del 16 y del 23 de marzo y del 6 de abril últimos, y los intentos de controlar los primeros batallones de Voluntarios de la República que se estaban formando en la provincia (últimos días de marzo y primeros de abril), así como las numerosas reuniones que los intransigentes cartageneros celebraron en su club de los Amigos de la Libertad de la calle Jara y en diversos domicilios particulares. Y a estas manifestaciones y reuniones públicas acudirían también un buen número de suboficiales, cabos de cañón y marineros de la escuadra, atraídos por el credo reformista de los federales intransigentes, y que serían los que protagonizarían y encabezarían los intentos insurreccionales o motines de la escuadra de las siguientes semanas (25 y 27 de mayo) y meses (14 de julio).

La situación de inquietud entre los intransigentes cartageneros iría en aumento a lo largo de la segunda quincena del mes de abril, y coincidiría con el malestar de fondo que había supuesto para la mayoría de los suboficiales y cabos de los buques de la Armada fondeados en su bahía el agravio salarial de la reciente orden ministerial del 16 de abril anterior, por la que, de forma discriminatoria y selectiva, se aumentaban los sueldos a las plantillas de jefes y oficiales del Cuerpo General de la Armada, e incluso de la marinería, pero no los de la suboficialidad de dicho cuerpo. A esta torpeza política coyuntural se unirían otras cuestiones de fondo de mayor importancia, como las continuas reivindicaciones de un importante número de trabajadores de la maestranza del arsenal, que habían sido expedientados y expulsados de sus trabajos tras la huelga internacionalista del 19 de abril de 1871 (y que permanecían en una desesperada situación de paro forzoso desde dicha fecha), y el claro deseo de muchos marineros de las dotaciones de los buques de guerra de obtener su licencia absoluta, de acuerdo con la recientemente aprobada Ley de Supresión de las Matrículas de Mar (de 22 de marzo), así como a otro tipo de protestas por la rigidez de las ordenanzas a bordo de los buques y la frecuente aplicación de castigos corporales (usuales en todas las marinas de la época, sobre todo en la británica), produjo una cierta situación de

desasosiego entre las tripulaciones de algunos buques (fundamentalmente de las fragatas *Almansa* y *Vitoria*), que sería hábilmente aprovechada por los dirigentes intransigentes cartageneros.

Tras celebrar diferentes reuniones con los suboficiales, cabos de cañón y marineros de la escuadra más comprometidos, a las que también asistieron algunos trabajadores de la maestranza del arsenal (que, infructuosamente, habían intentado que intercedieran ante el ministro de Marina los concejales republicanos del Ayuntamiento de Cartagena, para conseguir el reingreso en sus puestos de los trabajadores expulsados dos años antes), los dirigentes intransigentes comprobaron que éstos estaban realmente dispuestos a iniciar una sublevación en la escuadra «en el sentido federal», que podía, además, ser secundada por el personal de la maestranza del arsenal (muchos de cuyos trabajadores, sobre todo los del denominado ramo de subinspección y de la comandancia de ingenieros, formaban parte, como voluntarios, de las Milicias Republicanas de la ciudad). La oportunidad podía ser única, y la posibilidad de éxito, incluso mayor si la sublevación en Cartagena se hacía coincidir con otra posible acción de fuerza similar que se produjera en Madrid o en algún otro punto del país.

En estas entrevistas y negociaciones previas jugaría un papel destacado el comerciante murciano Nicolás del Balzo, quien pocos días después (hacia finales del mes de abril) se desplazaría a Madrid para informar y pedir ayuda a la Junta del Centro Intransigente de esta capital sobre la «propicia» situación de Cartagena. En Madrid, Balzo se entrevistó con el presidente de dicha Junta, el coronel Rispá y Perpiñá, al que le pidió que enviara a Cartagena un enviado especial para que analizara y valorara la situación *in situ* y dirigiera, caso de que se considerara oportuno, el previsible proceso insurreccional.

Rispá y Perpiñá jugaría, en esta ocasión, un papel moderado y apaciguador, pero de indudable doble juego, recomendando calma y prudencia a Del Balzo, al que despidió con buenas palabras, aunque sin prometerle nada, e informando de todo lo hablado, pocas horas después, al propio ministro de la Gobernación, Francisco Pi y Margall (7). Balzo, ante las imprecisiones de Rispá y Perpiñá, acudiría pocos días después a Roque Barcia (por entonces director de los periódicos intransigentes *La Federación Española* y *La Justicia Federal* y comandante en jefe de los Voluntarios Murcianos, a título honorífico, así como, pocas semanas más tarde, presidente del Comité de Salud Pública de Madrid y futuro dirigente político durante la sublevación cantonal de 1873-1874), quien desde el primer momento se interesó vivamente por la propuesta de Del Balzo y enviaría, pocos días después, a Cartagena al activo estudiante Manolo Cárcelos Sabater (joven cartagenero de veintitrés años que realizaba sus estudios de medicina en Madrid), con el encargo de que estudiara sobre el terreno todas las posibilidades de actuación y sirviera de enlace entre los comprometidos cartageneros y los dirigentes intransigentes de Madrid. Este hecho no deja de ser importante, por lo que supone de evidente

(7) FERNÁNDEZ DE LA REGUERA, R.: *La República de los soñadores*, p. 3.

participación de los dirigentes intransigentes de Madrid en todos los posteriores hechos de Cartagena, desde prácticamente el origen y gestación de los mismos, aunque sin dejar de admitir que el mayor grado de protagonismo correspondiera, indudablemente, a sus líderes locales.

Cárceles llegaría a Cartagena hacia la segunda semana de mayo, precisamente en un delicado momento, cuando ya comenzaban a producirse algunos motines aislados y de pequeña entidad en distintas ciudades andaluzas, como Sevilla, Málaga y Cádiz, que rápidamente fueron sofocados por las propias autoridades locales. Sin pérdida de tiempo, Cárceles se reuniría con los dirigentes intransigentes cartageneros (Nicolás Eduarte, Gutiérrez de la Puente y Nicolás del Balzo), así como con algunos suboficiales (contramaestres Pino Ballester y Rubio Timón) y cabos de Marina y de Infantería de Marina comprometidos, con todos los cuales acordó iniciar una sublevación en la escuadra para la última semana de mayo o los primeros días de junio, a la que se esperaba que se uniera el personal de la maestranza del arsenal naval y una buena parte de los Voluntarios de la República locales, y que se pretendía hacer coincidir con otra insurrección de la guarnición de Madrid, que intentarían llevar a cabo, por esas mismas fechas, los generales Contreiras y Pierrad.

La fecha inicialmente elegida parece que fue el domingo 25 de mayo, y de no ser posible, por el escaso margen de tiempo disponible, debería retrasarse al siguiente domingo, primero de junio, siguiendo la tradicional elección de los republicanos decimonónicos de los domingos o de los sábados para iniciar las sublevaciones armadas (y que sería una constante a lo largo de prácticamente toda la segunda mitad del siglo XIX), por considerar (y acertadamente, por cierto) que en los fines de semana las medidas de seguridad eran siempre, en los cuarteles y en los buques de la Armada, mucho menores y más relajadas que durante el resto de la semana.

Cambios en la Fuerza Naval del Mediterráneo durante el primer semestre de 1873 y primeros actos de indisciplina en el vapor Ulloa y en la fragata Almansa

La denominada Fuerza Naval del Mediterráneo, con base en Cartagena, había pasado, en los últimos cuatro años y medio (desde su formación, en enero de 1869, hasta mayo de 1873) por muchas vicisitudes, que iban desde sus continuas modificaciones organizativas y de composición de unidades y mandos hasta varios intentos de disolución. El más próximo en el tiempo correspondía precisamente a esas mismas fechas (primavera de 1873), y se había suscitado como consecuencia de los temores del Almirantazgo, tras los sucesos de Barcelona (vapor *Lepanto*), Valencia (vapor *Ulloa*) y de la propia ciudad de Cartagena de marzo y abril, de que las tripulaciones de algunos de sus buques pudieran llevar a cabo motines o acciones de apoyo a previsibles insurrecciones de carácter intransigente.

A los actos de indisciplina ocurridos a bordo del vapor *Lepanto* en Barcelona (21 y 22 de febrero) —ya comentados anteriormente—, les siguieron otros de similares características en Valencia, ocurridos a bordo del vapor *Ulloa* el domingo 13 de abril, en los que su comandante, el capitán de fragata Juan Flores, se vería obligado a detener y encerrar a nueve componentes de su tripulación, entre ellos a dos contra maestres (Pablo Juan Naya y José Antonio Penas) y a un sargento de Infantería de Marina (Lorenzo Sureda Caldente), junto con otros dos cabos de mar, un segundo calafate, un segundo tornero, un pintor y un soldado. Los mencionados detenidos serían desembarcados en el puerto de Valencia el día 20 de abril y enviados, a bordo del vapor mercante *Betis*, al penal de Cartagena, adonde llegaron pocos días después (8).

En lo referente a los últimos cambios en los mandos de las unidades de la escuadra, indicar que, en mayo de 1873, la citada Fuerza Naval del Mediterráneo estaba al mando del capitán de navío de primera clase José Montojo Trillo y se componía de dos fragatas blindadas (la mitad de las unidades blindadas con que contaba la Marina española de la época), otras dos fragatas semiblandadas o protegidas, una fragata de hélice, una corbeta (fuera de servicio de mar), dos vapores de guerra y una goleta, a las que había que añadir una serie de unidades menores del resguardo marítimo del departamento (entre las que se encontraban los citados vapores de guerra *Lepanto* y *Ulloa*).

Por lo general, y con pequeñas modificaciones de carácter rutinario dentro de los normales cambios de destinos en la Armada, casi todas las dotaciones de los buques destinados en Cartagena mantenían en la primavera de 1873 las mismas composiciones de los últimos meses de la monarquía amadeísta. Estos eran los casos, por ejemplo, de las fragatas *Numancia* (llegada a Cartagena, desde Cuba, a mediados de octubre de 1872 con algunos casos de fiebre amarilla a bordo, por lo que sería enviada el día 18 a Mahón a pasar el correspondiente «lazareto», tras de lo que regresaría nuevamente a Cartagena el 12 de noviembre siguiente), *Vitoria* (recién llegada, desde Ferrol, vía Cádiz, el 3 de marzo anterior, y con previsión de que pasara a Mahón, con la Escuadra del Mediterráneo, en las próximas semanas), *Tetuán* y *Méndez Núñez*, de los vapores de guerra *Fernando el Católico* y *Vigilante* y de las goletas *Caridad* y *Buenaventura*, cuyos mandos registraban en sus puestos una media próxima a los diez-doce meses. En la fragata blindada *Numancia*, por ejemplo, sólo se habían registrado dos cambios de comandante en los últimos dos años y medio (los capitanes de navío José Manuel Díaz Herrera Serrano, en el año 1871, y Eduardo Rovira Bellón, en 1873), lo mismo que en la fragata protegida *Méndez Núñez* (capitán de fragata José Ruiz Higuero, interinamente, desde el 21 de abril de 1872, y Vicente Carlos Roca, en 1873), y en el vapor de guerra de primera clase *Fernando el Católico* (los capitanes de navío Ramón Brandariz Otero, a finales de 1872, y Tomás Valarino, en 1873), mientras que en la mayor parte del resto de los buques se había mantenido el mismo

(8) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, El Viso del Marqués (AGMAB). Sección Expedientes, diferentes legajos e informes del año 1873.

comandante durante, por lo menos, los últimos dieciocho meses (en algunos llegaba incluso a cerca de veinticuatro meses), como eran los casos de la fragata blindada *Vitoria* (capitán de navío Pedro Aubarede Bouyón, en el mando desde mayo de 1871), de la goleta *Caridad* (teniente de navío de primera Adolfo Soler Werle), de la goleta *Buenaventura* (teniente de navío de primera clase Camilo Arana Echevarría), del vapor de guerra de tercera *Vigilante* (teniente de navío José Jáudenes Maldonado, en el mando desde abril de 1871) y del místico *Isabelita* (alférez de navío Vicente Roig Lanuza).



El único caso verdaderamente excepcional en cuanto a permanencia en el mando de sus comandantes lo constituía precisamente la fragata de hélice *Almansa*, que registró siete cambios de comandantes en tan sólo catorce meses (entre abril de 1872 y junio de 1873), lo que la hacía alcanzar el asombroso récord de un comandante cada dos meses, aunque alguno de ellos apenas llegaría a superar la semana en el cargo. Efectivamente, la

*A bordo Puerto de España
el día 28 Mayo de 1873*

Eduardo Butler

Capitán de navío Eduardo Butler Anguita, con su firma (grabado de la *Revista General de Marina*, julio de 1942).

citada fragata registró un trepidante baile de comandantes entre los últimos meses de la monarquía amadeísta y los primeros de la 1.^a República, y éstos serían los casos de los capitanes de navío Mateo García Anguiano (en el cargo entre abril y diciembre de 1872) y Vicente Vial Siver (de diciembre de 1872 a enero de 1873), del capitán de fragata Leandro Alesson Millán (interinamente, desde enero hasta el 3 de marzo de 1873, por enfermedad de su titular), y de los también capitanes de navío Eduardo Butler Anguita (desde el 4 de marzo al 30 de mayo de 1873), Juan Nepomuceno Mexía Vela (del 30 de mayo al 3 de junio de 1873, que venía de mandar el vapor *León*), Federico Anrich Santamaría (nombrado el 22 de mayo, pero efectivo del 3 de junio al 12 de junio de 1873) y José Martínez-Illescas Egea (del 12 de junio al 14 de julio de 1873). No se dispone de información suficiente para poder conocer con certeza las causas o motivaciones a las que se debieron todos y cada uno de los citados cambios, pero sí de los de algunos de ellos, precisamente de los que corresponden al año 1873, motivo principal del presente artículo. Vicente Vial, por ejemplo, sería sustituido por Eduardo Butler debido a la enfermedad del

Cartagena, 31 de Mayo de 1873.

Excmo. Sr. Gobernador Civil de Murcia.

Yo, el capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, contraalmirante Dueñas, comunico a V. E. que he sido informado por el capitán de navío Juan Nepomuceno Mexía, que con dos meses de licencia por enfermedad estaba en Cartagena, de donde pasaría a la secretaría particular del ministro de Marina seis días después. Tan sólo se mantendría en el mando durante seis días, siendo sustituido, finalmente, por el capitán de navío José Martínez-Illescas Egea el 12 de junio (aunque no hecho efectivo el relevo hasta el día 16), tras el inesperado nombramiento de Anrich como ministro de Marina del nuevo gobierno presidido por Nicolás Salmerón. En resumen, un sorprendente y caótico desfile de comandantes que no se sabe muy bien a qué pudo deber-

se. En consecuencia, solicito a V. E. que se le permita a este capitán de navío, en virtud de su larga y distinguida carrera, ser nombrado comandante de la fragata de 1.ª clase "Atrevida", para que pueda ejercer el mando de esta fragata, que ha estado en el puerto de Cartagena desde el día 22 de mayo, y que, por lo que se sabe, no ha sido sustituido por el capitán de navío José Martínez-Illescas Egea, que no ha llegado a Cartagena hasta el día 16 de junio. En consecuencia, solicito a V. E. que se le permita a este capitán de navío, en virtud de su larga y distinguida carrera, ser nombrado comandante de la fragata de 1.ª clase "Atrevida", para que pueda ejercer el mando de esta fragata, que ha estado en el puerto de Cartagena desde el día 22 de mayo, y que, por lo que se sabe, no ha sido sustituido por el capitán de navío José Martínez-Illescas Egea, que no ha llegado a Cartagena hasta el día 16 de junio.

Comunicado del capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena, contraalmirante Dueñas, al gobernador civil de Murcia, donde solicita la búsqueda y captura de Nicolás del Balzo (31 de mayo de 1873, Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo).

primero (el relevo oficial se produciría el 5 de marzo, aunque la decisión de su nombramiento era de tres meses antes, de fecha 14 de enero, casi un mes antes de la proclamación de la 1.ª República). Butler, a su vez, sería relevado del mando como consecuencia de un contencioso que mantuvo con el ministro de Marina, suscitado por su propia dimisión, presentada tras el intento de motín del 27 de mayo, aunque, curiosamente, existe un nombramiento anterior de nuevo comandante (Federico Anrich), emitido por el vicepresidente del Almirantazgo, de incluso cinco días antes de producirse los intentos de sublevación de la fragata, es decir, de fecha 22 de mayo, por lo que podría suponerse que la decisión de su cese ya estaba tomada desde dicha fecha. Su sucesor, Federico Anrich, sería nombrado oficialmente el 29 de mayo y tomaría posesión del mando de la fragata (entregado por su comandante interino, el capitán de navío Juan Nepomuceno Mexía, que con dos meses de licencia por enfermedad estaba en Cartagena, de donde pasaría a la secretaría particular del ministro de Marina) seis días después. Tan sólo se mantendría en el mando durante seis días, siendo sustituido, finalmente, por el capitán de navío José Martínez-Illescas Egea el 12 de junio (aunque no hecho efectivo el relevo hasta el día 16), tras el inesperado nombramiento de Anrich como ministro de Marina del nuevo gobierno presidido por Nicolás Salmerón. En resumen, un sorprendente y caótico desfile de comandantes que no se sabe muy bien a qué pudo deber-

se, pero que, muy posiblemente, respondiera a una simple repetición de coincidencias desafortunadas (licencias por enfermedad, ceses, cubrimiento precipitado de vacantes, etc.), sin ningún sentido o fin político ni técnico premeditado, salvo en el caso concreto de Eduardo Butler, como se verá más adelante.

Pero, ante tanto cambio de mandos en la fragata *Almansa*, quizá cabría plantearse la pregunta de si no podría haber influido esta situación de inestabilidad en el mando de la citada fragata en el continuo estado de insubordinación de parte de su tripulación (cinco intentos de insubordinación en los últimos meses, según se cita en la documentación manejada), que desembocaría, finalmente, en los sucesos del 25 y 27 de mayo y del 14 de julio de 1873. La pregunta no tiene una respuesta clara y documentada, aunque es evidente que dicha situación no beneficiaría en nada, o en muy poco, a la identificación de la tripulación con su comandante, en unos delicados momentos en los que ésta hubiera sido tan oportuna como necesaria.

Unos de sus últimos comandantes, precisamente el capitán de navío del Cuerpo General de la Armada (y brigadier honorario de Infantería de Marina) Eduardo Butler, reconocería, en un informe fechado en los primeros días de junio de ese mismo año (9), la existencia de algún incidente durante los primeros meses de su mando y previo a los sucesos de mayo, del que había dado parte verbal y por escrito al capitán general del departamento marítimo, como había sido el castigo a un marinero «metido en barra (...) por haber maltratado a un oficial de mar», y la protesta que había suscitado entre algunos compañeros, exigiendo, sin conseguirlo, «que se le sacase de ella». Sin duda, y como ya se ha visto en apartados anteriores, las fragatas *Almansa* y *Vitoria* fueron los buques más conflictivos de la Fuerza Naval del Mediterráneo, durante aquellos primeros meses de año 1873, en cuanto a riesgo de acciones de indisciplina por parte de sus dotaciones, y así tendría ocasión de comprobarse en las siguientes semanas.

El primer intento en la fragata Vitoria

Los sucesos insurreccionales de finales de mayo en Cartagena no se habían estudiado ni conocido suficientemente hasta la reciente y magnífica investigación realizada por el historiador y profesor de la UNED Pedro M.^a Egea Bruno (10), basada, fundamentalmente, en los valiosos fondos documentales del Archivo General de la Zona Marítima del Mediterráneo, que suministran, junto con el Archivo-Museo Don Álvaro de Bazán, de El Viso del Marqués (Ciudad Real), las claves para estudiar todos los hechos de la Marina durante

(9) AGZMM, diversos oficios y expedientes del año 1873.

(10) EGEA BRUNO, Pedro María: *Los prolegómenos del Cantón en Cartagena: El motín de la fragata Almansa*. Actas de las Jornadas sobre el Sexenio Revolucionario y el Cantón murciano, t. 10. Universidad de Murcia, 1982, pp. 412, 413, 416.

este difícil período. Con anterioridad al citado estudio, estos sucesos habían sido tratados muy superficialmente e, incluso, con ciertos errores de fechas, que se habían transmitido de unos autores a otros y reflejado en obras de la importancia y reconocida valía de las de Isidoro Martínez Rizo (1894), Antonio Puig Campillo (1932), Isidoro Valverde (1973), Antoni Jutglar (1975), M.^a Alice Medioni (1979) y Antonio Pérez Crespo (1990). Se hacía obligado, por tanto, para intentar reconstruir lo más fielmente posible estos interesantes sucesos, que constituirían, sin duda, el prolegómeno más directo de la sublevación de la escuadra de julio de dicho año, utilizar, fundamentalmente, las citadas fuentes documentales originales, aunque, obviamente, sin olvidar el resto de las mencionadas, junto con otras muchas más, sobre aspectos colaterales.

Pero vayamos a los hechos. En Cartagena, y siguiendo los planes establecidos desde días antes por los dirigentes intransigentes, los primeros actos insurreccionales se produjeron, en la madrugada del domingo 25 de mayo, a bordo de la fragata blindada *Vitoria*, en la que dos de sus terceros contramaestres (José Pino Ballester y Francisco Rubio Timón) intentaron sublevar a la dotación. Su comandante, el capitán de navío de primera clase Pedro Aubarede Bouyón, con la ayuda del segundo comandante, capitán de fragata Alejandro Churruca Brunet, de la oficialidad de guardia (tenientes de navío de segunda José Carré, Mariano Jover y Pedro Ruldavete) y, sobre todo, del jefe de la guardia de Infantería de Marina, teniente Miguel Pelayo, lograron evitar que la sublevación se consumara y detener a los citados contramaestres, que fueron rápidamente desembarcados el 27 de mayo e incomunicados en un calabozo en el arsenal junto con un civil, Félix Rosumi, criado particular de uno de los oficiales (11).

En la preparación de la trama insurreccional se confirmaría la participación del comerciante murciano Nicolás del Balzo, como quedó reflejado en la causa instruida al efecto y en un oficio enviado por el capitán general del departamento marítimo, contralmirante Dueñas, al gobernador civil de Murcia pocos días después, reclamando su localización, captura y entrega a la jurisdicción militar (12):

«Recientes sucesos habidos en la fragata *Vitoria* —se recoge en el citado oficio del capitán general— han dado lugar a la inmediata formación de causa en averiguación de los instigadores, y como en ella aparece complicado entre los que inducían a la rebelión un D. Nicolás del Balzo, sujeto muy conocido en esta ciudad por sus antecedentes, se han practicado las gestiones debidas a fin de conseguir su aprehensión sin haber obtenido de ello resultado alguno, y como quiera que recientes investigaciones han dado a conocer que el enunciado sujeto tiene fijado su domicilio en Murcia, me atrevo a rogar a usted que en obsequio a la buena administración de justicia y a lo mucho que talvez interese este asunto al orden público y paz de este vecindario se sirva dictar sus

(11) *Ibidem*.

(12) AGZMM, diversos oficios y expedientes del año 1873.

disposiciones a fin de conseguir su captura, y de ser habido espero de su bondad se sirva ponerlo á mi disposición».

El gobernador de Murcia y el alcalde de Cartagena (también a petición del contralmirante Dueñas) harían indagaciones para la búsqueda y captura de Balzo, pesquisas que no dieron ningún resultado positivo y que finalizarían con la amnistía de éste, por parte del gobierno, a mediados del mes siguiente.

Esta primera intentona no produjo ningún conato de insurrección en otros buques de la escuadra fondeada en Cartagena, ni en el arsenal (como se temía) ni en el resto de la plaza, pero sí mantuvo, durante los siguientes días, en cierto estado de excitación a las dotaciones de otros buques (sobre todo de la fragata *Almansa*), y de máxima alerta a las autoridades militares (de Marina y Ejército) y civiles. Ninguno de los colectivos supuestamente comprometidos (maestranza del arsenal y Voluntarios de la República) se movieron en esta ocasión, y los principales implicados civiles (Balzo y Cárceles) no fueron localizados (aunque Balzo, al menos, parece que permaneció en Cartagena, oculto y disfrazado de marinero). De igual manera, nada se supo de la supuesta sublevación que, para esas mismas fechas, preparaban en Madrid los generales Contreras y Pierrad.

El segundo intento en la fragata Almansa y el «complot» monárquico en Cartagena

Tan sólo dos días después de los sucesos de la fragata *Vitoria* se produjeron otros de carácter similar (aunque en esta ocasión mucho más graves) a bordo de la fragata *Almansa*. Sobre éstos, afortunadamente, existe abundante documentación original para poder analizarlos con el detalle necesario, al constituir un hecho que presenta un doble interés histórico, pues además de su propio valor como prolegómeno de la sublevación cantonal cartagenera, constituyen en sí mismos un valioso ejemplo documentado sobre cómo se producían e iniciaban este tipo de «motines» o sublevaciones en los buques de guerra de la época, sobre los incidentes provocadores que siempre se buscaban para iniciarlos y, finalmente, sobre las distintas y difíciles reacciones de las diferentes partes que se veían implicadas o relacionadas con el mismo.

En esta segunda ocasión, los organizadores de la revuelta en la escuadra (con seguridad, los mencionados Nicolás del Balzo y Manolo Cárceles y, con bastante probabilidad, varios de los dirigentes del Centro Federal de Cartagena, como Esteban Nicolás Eduarte, Pablo Meléndez, Cayetano Cobacho, Manuel Martínez Conesa, José Balanza y Pedro Roca) no quisieron dejar que se «enfriaran» mucho los ánimos, encendidos con el anterior y frustrado intento de la fragata *Vitoria*, e inmediatamente hicieron correr por Cartagena y por las dotaciones de la escuadra el rumor de que en la noche del martes 27 de mayo (tan sólo dos días después de los hechos de la *Vitoria*) se estaba prepa-

rando en Cartagena un complot de los monárquicos contra la República, en el que, supuestamente, estaban implicados tanto los partidarios del príncipe Alfonso como los carlistas, y cuyo plan consistía en liberar y armar a los presos monárquicos del presidio cartagenero (con ayuda, incluso, de marinos rusos), para ocupar la ciudad y el arsenal naval, y al que suponían que iban a adherirse también algunos mandos de la Fuerza Naval del Mediterráneo, fondeada en Cartagena.

Esta asombrosa historia —curiosamente, coincidente en el tiempo y en el espacio con el traslado de 43 presos carlistas desde Barcelona a Valencia, y desde este puerto al de Cartagena, a bordo del vapor *San Antonio*, traslado que, finalmente se produjo el 29 de mayo (13), y con la llegada de la fragata rusa *Bayorin*— incluía el rumor de que a bordo de la citada fragata rusa venía el propio príncipe Alfonso de Borbón y que iba a producirse un desembarco de tropas de Infantería de Marina rusa, «protegido» por las fragatas españolas *Vitoria* y *Almansa*, que forzarían la liberación de los presos monárquicos del Presidio (todos carlistas) y la proclamación de la Monarquía (sin explicar suficientemente qué hacían juntos los partidarios de Don Alfonso y de Don Carlos). A pesar de lo fantástico y embrollado de la historia, sorprendentemente resultó creíble entre los seguidores intransigentes, sobre todo después de haberse producido los últimos sucesos de Barcelona y de Madrid. En cualquier caso, constituiría un argumento muy hábilmente utilizado por los dirigentes locales para atizar los ánimos de los intransigentes más exaltados, sirviendo de elemento provocador de la revuelta de la fragata *Almansa*, como reflejan varios informes enviados por el propio capitán general del departamento marítimo de Cartagena al ministro de Marina en los días posteriores a los hechos (14).

El plan de los comprometidos intransigentes era, por tanto, adelantarse al supuesto complot monárquico mediante el control de los buques antes de que sus mandos pudieran, supuestamente, unirse a los sublevados monárquicos. Y, para ello, eligieron como buque iniciador de la revuelta a la segunda unidad de la escuadra, donde contaban con una tripulación fuertemente comprometida, como era el caso de la fragata de hélice *Almansa*, en la que, al parecer (y según aparece en un posterior informe del contralmirante Dueñas), el propio Del Balzo llegó a subir a bordo, «disfrazado de marinero» (15), pocas horas antes de iniciarse los hechos, para «animar» a sus seguidores.

De acuerdo con el informe que el oficial de guardia (teniente de navío Joaquín Fuster Fernández-Cortés) emitiría pocas horas después (16), los hechos se iniciaron hacia las 19.30 de la tarde («después de puesto el sol») del martes 27 de mayo, cuando algunos marineros cerraron «la portería de la batería», que dicho oficial había ordenado dejar abierta para favorecer la

(13) AGMAB, sección Expedientes, diferentes legajos e informes del año 1873.

(14) AGZMM, diversos oficios y expedientes del año 1873.

(15) AGMAB, sección Expedientes, diferentes legajos e informes del año 1873.

(16) AGZMM, diversos oficios y expedientes del año 1873.

faren que era por desconformacion de sus de-
 portores y que lo habian conseguido que lo
 visaran saltando, le dije lo que era y antes
 de su ocurrencia en este caso, con la in-
 dizacion que N.º C. Subordos' dió de luego á sus
 otros oficiales de la Armada, al ver su
 te obispo y pude conseguir al cabo de un
 rato de dirigidos la palabra y volver
 a la Republica, se retiraron todos a sus
 Cabos y dejaron el armamento en su lu-
 gar. En manifestar al Sr. Comandante
 Comandante, que se encontraba en tierra, se
 ocurrencia, por medio de un Guardia sea-
 nado, el cual dijo su nombre después de
 dando de seguida la palabra a la tripula-
 cion que por casualidad se habia unido
 a bordo en el alcazar y que se retiró des-
 pués a sus Cabos. Dicho Sr. Comandante
 manifestó a N.º C. que desde lo primero de
 unidos ocurrieron a bordo, a posura de
 sus ordenes y a los de los otros oficiales
 de la guarnicion que se encontraba
 a bordo, Comandante de guardia, los señores
 señores, que habia en el barco y cuatro a
 cinco Cabos de mar de 1.º clase. Todo lo
 que luego al Señor de poner en conocimiento
 de N.º C. en cumplimiento de sus deberes. Car-
 tagena 28 Mayo 1873. Joaquín Fuster
 Teniente de Guardias Maritimas

Yo el Sr. Comandante
 Joaquín Fuster

Informe al capitán general del Departamento Marítimo de Cartagena del oficial de guardia de la
 fragata *Almansa*, teniente de navío Joaquín Fuster, sobre el intento de motín ocurrido en la
 noche del 27 de mayo de 1873 (28 de mayo de 1873, Archivo General de la Zona Marítima del
 Mediterráneo).

ventilación nocturna en los pañoles-dormitorios. El condestable de guardia informó enseguida de lo ocurrido al citado oficial (máxima autoridad, en aquellos momentos, a bordo del buque, al estar en tierra su comandante y su segundo comandante, y representar, por tanto, al «comandante de guardia» del buque), y ambos se desplazaron a la batería, donde sorprendieron *in fraganti* a un marinero en el preciso momento en que cerraba una «portería» (los portones exteriores de los cañones de la época, emplazados en baterías laterales, a ambos costados de los buques). El citado marinero fue inmediatamente arrestado y puesto «de plantón» en el alcázar, para que sirviera de ejemplo al resto de la dotación, mientras los portones de las baterías eran nuevamente abiertos.

Todo parecía haber concluido como un incidente menor y casi rutinario, cuando, a los pocos minutos, un grupo de 15 ó 20 marineros, «sin ademán hostil» —según el citado parte—, se concentraba junto al palo mayor y, posteriormente, se dirigía hacia el lugar donde estaba detenido el marinero arrestado. «Fui hacia ellos —indica el oficial de guardia, teniente de navío Fuster, en su informe (17)—, a indagar qué ocurría y qué era aquello y me enteré decían habían sido muchos a cerrar la portería y sólo uno estaba castigado: hice despejar el Alcázar y que continuara cumpliendo su castigo el que ya lo estaba. Como continuara la reunión de gente al pie del palo, la que tuve que disolver una o dos veces y temiera que aunque hasta entonces sin ademán hostil, lo tomara más adelante, hice reunir la tropa de guardia en el Alcázar lista para formar cuando se mandara, hice que el condestable de guardia estuviera listo para sacar la cartuchería del repuesto y avisé de lo que ocurría al Señor Comandante que se encontraba en tierra, retrasando la hora de deshacer el zafarrancho de cois. La gente próxima al palo mayor fue retirándose poco a poco, y desvaneciéndose, a mi modo de ver, los temores de cualquier trastorno; no obstante continuar castigado el marinero ya citado».

Este plante de parte de la dotación, aunque, al parecer, en principio controlado, preocupó al oficial de guardia, por lo que mandaría a buscar a tierra al comandante, capitán de navío Eduardo Butler Anguita (que estaba algo enfermo, por la reaparición de «una antigua afección nerviosa al corazón», según sus propias declaraciones), quien al poco tiempo (hacia las ocho y pocos minutos de la tarde) se presentaría a bordo, junto con otros oficiales que habían bajado también a tierra, y sería informado de todo lo ocurrido. Como a las ocho y media se dio orden de «deshacer el zafarrancho», y una hora más tarde regresaba nuevamente a tierra el comandante, junto con otros oficiales, con objeto, según se comentó en informes posteriores, de que «fuesen a la población a desvirtuar con su presencia la alarma que produjo la primera» (18) y de visitar al capitán general del departamento para informarle de lo ocurrido, aunque dejando una falúa preparada en el muelle por si era necesario regresar rápidamente a bordo.

(17) *Ibidem.*

(18) *Ibidem.*

Pero lo que parecía controlado y finalizado no había hecho más que empezar. Los cabecillas del motín que se estaba preparando a bordo aprovecharon la nueva salida del comandante para iniciar un segundo intento. A las diez menos cuarto de la noche, la marinería comprometida abandonó sus sollados y subió armada a cubierta, dispuesta a hacerse con el buque. Los amotinados, y según un informe posterior del coronel y primer jefe del 3.^{er} Regimiento de Infantería de Marina, destinado en Cartagena (19), se armaron «con fusiles, hachas, cuchillos y sables, dando gritos desaforados de “a ellos”, “traición”, “alarma”, “nos han vendido”, “abajo los galones y estrellas”», y marcharon hacia la proa del buque dando continuos vivas a la República federal.

«Minutos antes de las diez —como indica el parte del oficial de guardia, teniente de navío Fuster (20)—, sin señal alguna que lo indicara, vi un gran tumulto en la batería y vi subir para cubierta la mayoría de la dotación [,] armados unos y armándose otros, por lo cual hice formar en cubierta la tropa de guardia armados, replegándose los centinelas de los portalones y la franca —los libres de servicio aquella noche— formó en la batería a popa, también armada; la casi totalidad de la guarnición —las fuerzas de Infantería de Marina, que constituían la guardia y tropa de desembarco de la fragata— concurrió brevemente a esta formación, poniéndose a su cabeza algunos oficiales y repartiéndose los otros para calmar el tumulto». Efectivamente, Fuster organizaría dos grupos de fuerzas leales: el primero, con la gente que estaba de servicio, a cuyo frente se puso él mismo, con la ayuda de los alféreces de navío José Romero Guerrero y Antonio Aranda Morales y el sargento primero de Infantería de Marina de guardia Leoncio Solsona, y el segundo, con las fuerzas leales que estaban fuera de servicio, que pondría al mando del alférez de navío Emilio Martínez de la Torre Asís, auxiliado por los cabos de mar José Ten Ibáñez y José Ribera García. Asimismo, la oficialidad del buque contaría con la colaboración de los condestables de guardia, con todos los contra maestres que había a bordo y con cuatro o cinco cabos de mar de primera clase.

Sin pérdida de tiempo, Fuster ordenaría sacar y tener a mano la munición de repuesto, y con los dos grupos de fuerzas leales se dirigió, por ambas bandas, a la proa del buque, donde se concentraba un numeroso grupo de revoltosos, que vociferaban y proferían gritos amenazantes. El momento debió de ser muy delicado y con verdaderas situaciones de riesgo de enfrentamiento armado directo, que, de producirse, sin duda, hubiera tenido resultados trágicos, al haberse mantenido los amotinados y los dos grupos de Fuster, durante más de diez minutos, frente a frente y a corta distancia, con las armas de fuego montadas y las bayonetas caladas. Los informes posteriores destacaron la decidida actitud de algunos de los componentes de la tripulación leal del buque, entre otros la del citado sargento primero de Infantería de Marina de guardia, Leoncio Solsona (quien, con cuatro soldados, no se separó en

(19) *Ibidem.*

(20) *Ibidem.*

ningún momento del oficial de guardia) y, sobre todo, las del cabo primero Francisco López Fernández y el soldado de Infantería Salvador Gómez y los cabos de mar José Ten Ibáñez y José Ribera García, los cuales arriesgarían claramente sus vidas al replegar la guardia en medio de los sublevados y desarmar a varios de ellos, a viva fuerza, durante su retirada.

Desde el primer momento, el teniente de navío Fuster llevaría la iniciativa. Ordenaría callar a los amotinados y les preguntó cuál era el motivo de su actitud, recordándoles que estaban incumpliendo gravemente las Ordenanzas de la Armada y las consecuencias que ello podría suponerles. Varios de los amotinados le contestaron que su actitud se debía a sus temores de que en la escuadra se produjera esa misma noche una intentona monárquica contra la República, así como que desconfiaban «de sus superiores». Fuster les aseguró que nada de eso era cierto, al menos en la fragata *Almansa*, y llegó incluso a lanzar varios vivas a la República, lo cual pareció tranquilizar a los revoltosos, que accedieron a dejar sus armas y a regresar, poco a poco, a los sollados.

El citado oficial de guardia —convertido en el verdadero protagonista de la noche— enviaría rápidamente a un guardiamarina a tierra, para que comunicara al comandante lo ocurrido, y pocos minutos después el capitán de navío Butler (que se encontraba en aquellos momentos reunido con el capitán general del departamento marítimo, contralmirante Dueñas) se presentaba nuevamente a bordo de la fragata. El comandante, tras felicitar al oficial de guardia con un «sea muy enhorabuena, teniente, la gente de usted nos ha salvado esta noche» (21), ordenaría, sin pérdida de tiempo, levantar a toda la tripulación y convocarla en el alcázar, donde les dirigió la palabra, tranquilizándoles sobre las supuestas conspiraciones contra la República, pero recriminándoles severamente por su actitud, totalmente contraria a las Ordenanzas de la Armada. Terminada su intervención, se ordenaría a la tripulación que volviera a sus sollados, reforzándose las guardias y manteniéndose, durante el resto de la noche, el comandante y toda la oficialidad en el puente y en cubierta, así como la tropa leal con las armas preparadas en sus puestos de guardia o en sus alojamientos.

La prensa local del día siguiente recogería también en sus páginas lo sucedido a bordo de la fragata *Almansa* en la noche del 27 de mayo, y todos los rumores sobre los supuestos planes conspirativos de los monárquicos. *La Paz de Murcia*, por ejemplo (22), comentaría todo lo referente a la misteriosa fragata rusa, que no había hecho, al parecer, las reglamentarias salvas de ordenanza a su entrada en el puerto de Cartagena, ni cumplimentado sus mandos a las autoridades navales del departamento, insistiendo en el rumor de que traía a bordo al príncipe Alfonso, a «otros personajes» y a tropas de desembarco, así como que, finalmente, todo había resultado un «error de los Voluntarios de la República» y que «todo quedó en nada cuando se deshizo el

(21) *Ibidem*.

(22) Cit. por RUBIO PAREDES, José M.³, y PÉREZ CRESPO, Antonio: *op. cit.*, p. 282.

error». Por su parte, el periódico *La Correspondencia* repetía los mismos rumores ya comentados, añadiendo que «en la *Almansa* se dieron algunos vivas a la República Federal (...) produciendo el consiguiente tumulto, que quedó pacificado momentos después», así como que «la agitación que se notó anoche en la *Almansa* fue consecuencia de la noticia de que la gente del presidio estaba armada y se preparaba a lanzarse a la calle al grito de “¡Viva don Carlos!”», la tripulación se excitó y empezó a protestar, dando vivas a la República».

En resumen, demasiadas incongruencias y mezclas de supuestas conspiraciones alfonsinas y carlistas, muy del gusto de la época pero sin ningún fundamento real, que no obstante cumplirían su objetivo primordial de servir para «calentar» el ambiente de los comprometidos intransigentes y de utilizarse como excusas para «adelantarse» a los supuestos planes de los contrarios. Evidentemente respondía a la vieja táctica de la «sublevación preventiva», muy utilizada a lo largo de la historia para justificar determinadas acciones insurreccionales, táctica que en nuestro país ha tenido varios ejemplos relativamente recientes (entre otros, la insurrección asturiana de octubre de 1934 y el comienzo de la sublevación militar que daría origen a la guerra civil de 1936-1939).

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

BICENTENARIO DE LAS INVASIONES INGLÉSAS AL RÍO DE LA PLATA, 1806-2006

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
Historiador Militar y Naval

Durante este último lustro, al conmemorarse los doscientos años de Trafalgar, se han dado bastantes eventos y conferencias relacionados con aquella batalla, que supuso el fin de muchas cosas y el inicio de otras. Por ello se han vertido al papel y a la luz pública diversas investigaciones donde se señala firmemente la entidad geopolítica que supuso el triunfo de lord Nelson, simplemente el comienzo de un mundo dominado por el tridente de Neptuno, levantado por los anglosajones y debidamente aprovechado por la pujanza de su pionera revolución industrial. En opinión de muchos, Trafalgar fue un gran paso hacia una globalización más afiatada, y ningún rincón del orbe se libraría de ver los colores de la Royal Navy; aunque sobre este aspecto más mundialista pocos analistas se han aventurado, según nuestra opinión, fuera de los marcos del vendaval eurocentrista que entusiasma la mente de no pocos intelectuales.

Es que, sin duda, la principal baza obtenida por el hecho llamado «Trafalgar» lo hallamos prontamente en la definición de que este triunfo de la talasocracia británica tuvo su mayor incidencia inclinando la balanza de poder dentro del continente europeo, con todo lo que esto refleja a nivel universal. Y ello conformó una situación que sólo vería su final tras la segunda guerra mundial. De esto no hay duda, pues el desarrollo de las crónicas históricas así lo van pautando.

De tal manera, Trafalgar se halla inscrita, junto a Salamina, Actium, Lepanto y, contemporáneamente, a la enigmática batalla de Jutlandia o a la de Midway, como situaciones cuyo resultado tuvo una proyección universal, como una suerte de gran caja de resonancia, y donde cristaliza en toda su magnitud el poder naval.

Dentro del colosal mundo de aquella España americana, los tristes sonos de Trafalgar se dieron casi de consuno con las noticias de la misma batalla, pues apenas ocho meses después del triunfo de Nelson una abrumadora fuerza naval británica (1) cae al entero sobre Buenos Aires, cabeza del virreinato rioplatense, en una situación que para algunos fue inesperada, salvo los notorios conspiradores que siempre tuvo Su Majestad Británica (SMB) en esta región del Cono Sudamericano.

(1) Se prolongó este episodio histórico desde junio de 1806 hasta septiembre de 1807.

Sobresale puntualmente el aventurerismo de los encargados de llevar adelante esta empresa, como un lejano resabio de los dorados días de la piratería isabelina; claro que ahora no estaba enfrente un poderoso Felipe II, sino un débil Carlos IV ya sin marina. Y es que esta desmelenada empresa de conquistas parece un calco de aquel pasado, sobre unas tierras desde siempre anheladas por Londres. No en balde, desde Drake en adelante fueron profusamente visitadas por sus corsarios y escenario de un activo comercio embarcado, auspiciado por el contrabando y la fraternal unión con Portugal, dueño de Colonia del Sacramento (2).

Así lo consigna la crónica histórica, con esa constante presencia británica en las pardas aguas platenses, cosa que de una forma u otra significará al paso del tiempo que su peso material y político se haga sentir tan fuertemente que a sólo catorce años del alejamiento de España del escenario a causa de la capitulación de Montevideo, la diplomacia londinense logra crear un nuevo Estado, en una situación particularmente similar a la del reino de Bélgica (3).

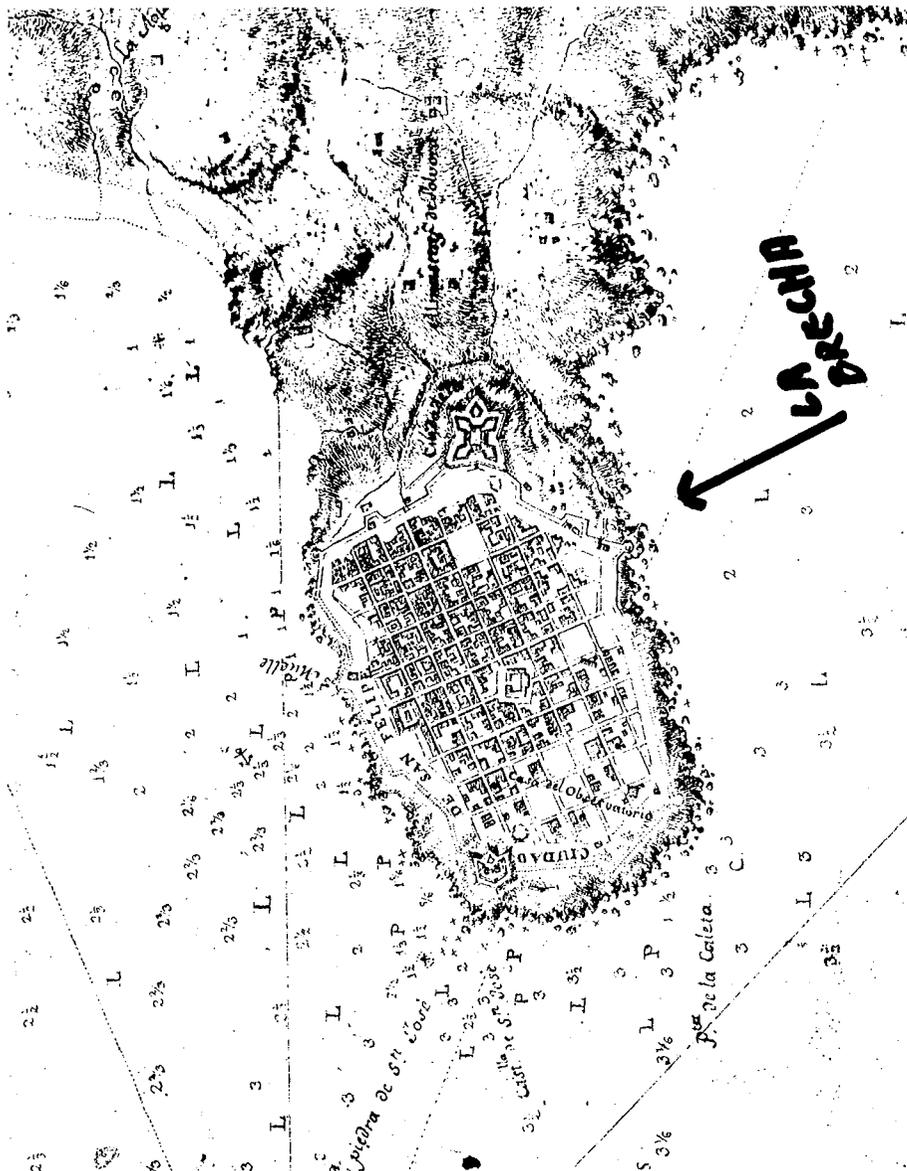
Por ello, para una parte de la opinión histórica rioplatense, que motejaríamos de corte «tradicional», estas invasiones inglesas, propiciadas por aquel triunfo naval de octubre de 1805, son paradigmáticas y suponen el preámbulo de la independencia de la región y aun de la penetración de las ideas basadas en la cosmovisión liberal. Este reiterado estereotipo intelectual, para dicha opinión, es aún más señalado que en la misma independencia de las Trece Colonias y en la Revolución francesa, dada la inveterada afición de muchos por el imaginario propio del mundo anglosajón. Por ello, este intento británico de invasión que reseñamos es para una parte de la abundante historiografía oficialista rioplatense el inicio de un proceso de emancipación indetenible y hasta una ocasión perdida, para la anglofilia de algunos criollos.

Empero, el triste final de aquella empresa de conquista supuso que esa derrota fuera la más grave y dolorosa que tuviera la historia militar de la Gran Bretaña en todo el siglo XX, junto a la primera guerra afgana. Más aún: dado que la intervención británica en el Atlántico sur de 1805-1806 también derivó en la toma definitiva de las colonias holandesas de El Cabo, esto llevó a un estado de constante desequilibrio político en el sur africano que finalmente condujo a la cruenta guerra de los Bóers de 1899.

Si vamos a los hechos concretos, reconocemos que diversos medios británicos a lo largo del tiempo habían pergeñado planes para apoderarse del Río de la Plata, zona apetecible no sólo por sus vastas riquezas, sino por su idoneidad para devenir en el principal sostén para su poder naval sobre el espacio suratlántico, aguas vitales para controlar el paso al Pacífico. Esto tuvo su incremento luego de la paz de Utrecht, pues este documento, al afirmar el

(2) En enero de 1680, el maestre de campo Manuel Lobo clavaba la cruz del Rey Fidelísimo en la Colonia, fundando una plaza de iba a conocer cinco sitios en sus noventa y siete años de lusitana vida.

(3) La convención preliminar de paz se firmó entre el Imperio del Brasil y las Provincias Unidas del Río de la Plata en agosto de 1827, por mediación de la Gran Bretaña. A esa altura, las acciones bélicas entre los contendientes se hallaban en tablas.



Detalle ampliado del plano definitivo del puerto de Montevideo realizado por la expedición Malaspina, en el que se indica el lugar preciso del emplazamiento de la Casa del Observatorio.

llamado «Asiento de Negros», en su enorme mayoría bajo pabellón de SMB, posibilitó que cada comerciante británico se convirtiera en un eficaz agente. A vía de ejemplo, en 1715 se había publicado en Londres una obra firmada por

el Dr. William Toller, rápidamente agotada, donde se exponía un relevamiento de la costa septentrional del Río de la Plata, desde Montevideo a Castillos, utilizando como cobertura el establecimiento de la Compañía Británica de la Mar del Sur. En la obra de Toller se subrayaban las riquezas pecuarias de la Banda Oriental junto, por supuesto, a las debilidades de la soberanía hispana en la región.

De estos esclarecimientos se han encargado muchos investigadores rioplatenses al trabajar, ahora en especial, sobre el espacio de gobierno del «segundo» Pitt, primer ministro al que se expusieron no menos de quince planes para entrar en el Plata, alguno de ellos con la firma del venezolano Francisco Miranda (4).

Primera invasión

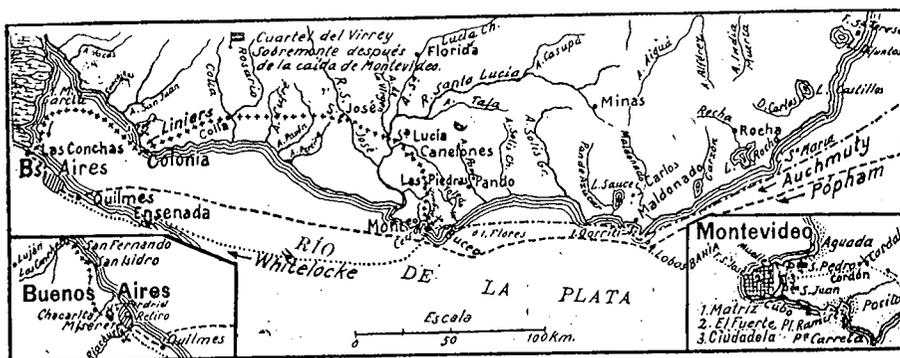
En el Archivo General de la Nación se custodian una larga serie de documentos del mando del apostadero de Montevideo, que señalan 1804 como un año donde se registra una continua presencia en aguas del Plata de buques británicos, avistados desde la vigía de San Fernando de Maldonado y la fortaleza de Santa Teresa, pese a regir la malhadada paz de Amiens (5). El gran historiador uruguayo Francisco Bauzá afirma que, poco antes de Trafalgar, ya Miranda se reunía en Londres con Home Popham, quien a la postre sería cabeza de la soñada invasión, a esa altura una de las tantas empresas de conquista ultramarina que se presentaban en la corte de Jorge III. «De carácter atrevido y diestro para vencer dificultades, mitad soldado y mitad diplomata, sin escrúpulo para mentir cuando era necesario, pero hábil para deshacer los inconvenientes en que solían embrollarle sus ofensas a la verdad. Popham era el tipo apropiado para tiempos de revuelta, en que los caracteres de doble fondo están apuntados a la fortuna. Pitt, cuya resolución en la tribuna contrastaba con su apatía en la acción, estimaba en Popham las calidades de que él carecía, y daba rienda a los proyectos del marino, que le prometían nuevos mercados para el comercio inglés y lauros para las armas de la Gran Bretaña, bien menesterosos entonces con motivo de la estrechez a que Bonaparte los había reducido» (6).

Miranda y Popham obtuvieron, al socaire de Trafalgar, el oportuno impulso para la empresa, aunque Pitt, con su reconocida prudencia, limitó sus miras a la toma de El Cabo. Empero, no debe dudarse de la gran ganancia que obtuvo Londres al controlar Sudáfrica, una magnífica pieza geopolítica para el imperio, lograda virtualmente sin efusión de sangre dada la ínfima defensa

(4) Según establecen destacados investigadores, Miranda mantenía contactos con medios británicos desde 1790 al menos.

(5) Los sistemas de vigías y atalayas eran comunes a la casi totalidad del imperio y, como reconoce Jorge Victoria Ojeda (RHN, núm. 88), tenían sus antecedentes históricos en la España musulmana.

(6) BAUZÁ: libro I, t. IV, p. 17.



Mapa de las invasiones inglesas.

holandesa en la región. La fuerza naval británica que operó en esta emergencia se hallaba al mando del almirante sir David Baird y constaba de unos 60 buques diversos con unos 6.600 hombres, formidable concentración cuya presencia no pasaría inadvertida al otro lado del Atlántico para Buenos Aires.

El 10 de noviembre de 1805, Baird había echado anclas en Bahía de Todos los Santos, cosa que desató la alarma general. Cuatro días después, los informantes españoles ubicados en Río de Janeiro fueron espectadores de la salida de la flota británica, con un rumbo tal que hacía sospechar un cruce del Atlántico, cosa fácilmente deducible desde las alturas que rodean la capital carioca. Toda esta cadena de noticias comenzó a filtrarse hacia el Río de la Plata al cabo de esa semana, cuando la tremenda nueva de lo acaecido en aguas de Trafalgar galvanizó a todos los mandos, que barruntaban que algo grande se cocinaba. Se sobreentiende que en esas jornadas los correos marítimos hacia la Península habían sido casi cortados, dado el cerrado bloqueo británico sobre Cádiz y Ferrol, por lo que se recababan noticias de fuentes diversas pero que, en especial, emanaban desde puertos brasileños, pues la conexión con Lisboa se hallaba abierta (7). Pero, además, por vía terrestre, los abnegados chasques cruzaban la Pampa, el altiplano y la cordillera enlazando Buenos Aires con Lima, para que desde la Ciudad del Sol se avisara al resto del imperio americano, utilizando el enlace Caribe-Atlántico, a fin de obtener los contactos pertinentes con Madrid. Por ello deducimos que ni para Montevideo ni para Buenos Aires la aparición del grupo de invasión inglés fue novedad, y sí la consumación de viejas sospechas.

A esa altura de los acontecimientos nada podía impedir a los medios navales británicos operar a destajo sobre la navegación adversaria y amenazar el

(7) Uno de los mitos más cultivados por decenas de historiadores es el del bloqueo británico a puertos españoles durante el período 1804-1808. En muchísimos casos nunca la Royal Navy logró negar enteramente el uso del mar a sus adversarios. La investigación así lo dice, y el mantenimiento de la comunicación entre el Plata y España se halla acreditada en decenas de documentos.

mismo Río de la Plata. Por ello, todas estas nuevas activaron los planes de defensa desde hacía años cuidadosamente prevenidos por los mandos militares y navales del virreinato para enfrentar tamaña contingencia, por lo que están de más las críticas de algunos investigadores sobre la presunta desinformación de los mandos navales del apostadero de Montevideo. Así, se pone en pleno funcionamiento el sistema de vigía y descubierta embarcada, estructurado en tiempos del brigadier José de Bustamante y Guerra —quinto gobernador de Montevideo y comandante del apostadero—, que falla parcialmente en el mes de enero de este tremendo año de 1806 al naufragar y perderse totalmente en las costas atlánticas de Rocha el místico *San Ignacio de Loyola*, comandado el teniente de fragata Andrés de Oyarvide, que oficiaba una descubierta en la «portera del Río» (8).

De tal manera, recién sobre primeros del mes de junio se avista desde la torre del vigía de Maldonado el grueso de intervención británico, cosa inmediatamente comunica por chasque a Montevideo, y de este puerto, por barco, a Buenos Aires. Llegaba la hora de la verdad para el gran virreinato rioplatense, mientras Popham y compañía auguraban buena fortuna para sus manes (9).

A continuación corresponde exponer los medios enfrentados en el teatro rioplatense, donde a lo largo de quince meses se va a desarrollar una lucha que puede definirse como directo reflejo del resultado de Trafalgar y de las contiendas napoleónicas subsecuentes, cosa a todas luces evidente.

La flota británica representaba alrededor del 50 por 100 de la fuerza originariamente dispuesta para la operación sobre El Cabo, según estas fuentes unos 14 buques conduciendo más de 1.600 hombres de desembarco a las órdenes del general Carr Beresford. Cruzar el suratlántico y caer sobre el Plata había sido decisión ante todo del comodoro Popham, no sin originar varios sugestivos conciliábulos, quedando Baird a la espera en el sur africano. Haciendo un paréntesis, muchas opiniones se han vertido sobre el porqué de esta decisión, tantas como historiadores han estudiado el episodio. Se sugiere que Popham, en el momento en que decide soslayar el fuerte de Montevideo en pro de tomar Buenos Aires, tuvo muy en cuenta las confesiones de un escocés apellidado Russell, capturado a bordo de una goleta española que navegaba, enmascarada bajo pabellón lusitano, en aguas del Plata inferior. Según refiere Gillespie, un expedicionario que dejó escritas sus impresiones en un

(8) BERTOCCHI MORÁN: 1988.

(9) Mucho se ha escrito sobre las conexiones de Popham en el Río de la Plata. Un personaje clave de todo este espacio es el estadounidense Guillermo Pío White: «Amigo de los jefes invasores, lo era de Popham desde hora lejana. Según notas de Florencio Varela, tomadas de conversaciones con Rivadavia en 1842, "había mantenido en la India Oriental negocios con Popham, de cuyos resultados era acreedor contra éste por 20.000 duros y como White estaba desde hacía tiempo en Buenos Aires cuando llegó Popham, se ofreció a éste para descubrir los caudales públicos y del comercio de los artesanos para pagarse lo que Popham les adeudaba. Convino éste y White descubrió los fondos que tenía la Compañía de Filipinas, la venta de tabacos y otros objetos cuyos productos dividieron él y Popham"». PICCIRILLI, Ricardo, y GIANELLO, Leoncio: *Biografías navales*. Departamento de Estudios Históricos y Navales, Buenos Aires, 1963.

libro luego publicado en Londres, el referido escocés tenía una residencia de quince años en Buenos Aires como práctico, y sin duda reveló las debilidades de esta plaza, desde luego ya consabidas por el mismo Popham.

Retomando el hilo de las fuerzas en presencia, se debe observar que la defensa hispana del Río de la Plata recaía en forma casi total sobre las espaldas del apostadero de Montevideo, aunque, entre otras cosas, para el cumplimiento de su misión general carecía de fuerzas bastantes para negar el uso del mar al enemigo. El momento histórico imposibilitaba enjugar la brecha material existente entre los medios navales propios frente a los de la Royal Navy. Treinta años atrás el Río de la Plata se había sobrecogido con la majestuosa visión de las más de cien velas al mando de Casa Tilly, hispánico alarde que posibilitó a la expedición del mariscal Cevallos recuperar Colonia del Sacramento y tomar Santa Catalina, amenazando el sur del Brasil lusitano. En cambio, en esta oportunidad, agonizantes ya las fuerzas de la Real Armada, sólo quedaba confiar en la artillería de la plaza montevideana y en los buques dispuestos a las órdenes del comandante brigadier don Pascual Ruiz Huidobro: la fragata *Asunción*, de 24 cañones; corbetas *Fuerte* y *Atrevida*, de 26 y 2 cañones, respectivamente; el bergantín *Ligero*, de 14 cañones; la goleta *Paz*, de 10 cañones; el falucho *Panamá*, y 25 lanchas cañoneras construidas en tiempos del comandante Bustamante y Guerra. La corbeta *Descubierta* se hallaba de dotación en las islas Malvinas, y recién sobre finales del mes de julio arribaría desde la Península el único refuerzo, la corbeta *Infante Francisco de Paula*, de 24 cañones. Este buque había partido desde Vigo, rompiendo el bloqueo enemigo (10).

En la ensenada de Barragán sólo se contaba con dos lanchas cañoneras y otras tantas zumacas, con una tripulación heterogénea al mando del capitán de navío don Santiago de Liniers. Esto era todo lo que por agua poseía la capital del virreinato para su defensa, de suerte que nada podía interponerse a un posible desembarco británico.

En relación al teatro donde se van a vivir los acontecimientos, debe recordarse que el gran espejo de aguas del Río de la Plata se halla dividido en tres espacios físicos netamente diferenciados, aunque las operaciones se desarrollarán en sus dos últimas porciones: Plata medio y superior. Ya se conoce que la inteligencia británica conocía estas aguas, pero el calado de los buques mayores de Popham limitaba seriamente su operativa al hacer difícil, por no decir imposible, una aproximación al límite costero de la orilla meridional, por ejemplo para emplear su artillería o lanzar el desembarco en un marco de cobertura cercana. Frente al puerto de Buenos Aires, con exclusión de la zona de Los Pozos sólo se sondaban unos cuatro o cinco pies, indistintamente. Los grandes bancos de aluvión obraban en contra de los calados profundos, cosa que Popham reconocía; pero, como se observa, el inglés confió en su buena estrella y en la inteligencia que poseía del teatro donde procedería a operar. Y estos factores lo conducirían al éxito.

(10) GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio: p. 49.

El 25 de junio de 1806, la flota invasora se presenta ante la capital virreinal, mientras al sur, sobre las playas de Quilmes, tenía lugar el desembarco de unos 1.641 infantes que sólo cuarenta y ocho horas después se hacían con la ciudad casi sin oposición. Momento de euforia para los británicos y en especial para el comodoro, que veía así cómo se consumaban sus esperanzas. En este caso se han cargado las tintas sobre la figura del virrey Sobremonte, a quien se culpa de entregar la ciudad al abandonar al campo y retirarse al interior:

«Yo he visto en la plaza llorar muchos hombres por la infamia con que se los entregaba; y yo mismo he llorado más que otro alguno, cuando a las tres de la tarde del 17 de junio de 1806, vi entrar 1.500 hombres ingleses, que apoderados de mi patria se alojaron en el fuerte y demás cuarteles de la ciudad» (11).

Para el entendimiento del invasor, Popham había tenido razón al soslayar Montevideo, sin duda un hueso duro de roer; pero justamente fue este factor el que desencadenará la reacción hispana: el comodoro había dejado a sus espaldas una fuerza capaz de organizar una operación de reconquista casi por sí misma, con sus solos efectivos.

Empero, nada de esto pasaba por las mentes del vencedor. Baste decir que fue tal la euforia británica que Londres se vistió de gala, mientras el nombre de Popham alcanzaba el pináculo, aprobándose públicamente su corsaria acción, que daba a SMB la joya más preciada del océano austral.

La reconquista

«Mientras el silencio y la angustia dominaban en Buenos Aires, era bien distinta la apariencia de Montevideo, entregada a extraordinaria actividad bélica y cívica (12)». La toma de la capital virreinal fue un momento de eclosión moral para «el antemural del Río de la Plata», como definía Cevallos a San Felipe y Santiago de Montevideo, y también una hora donde un fundamento natural del ser español se daba de cara a la gravísima situación que se vivía en aquel inolvidable invierno de 1806.

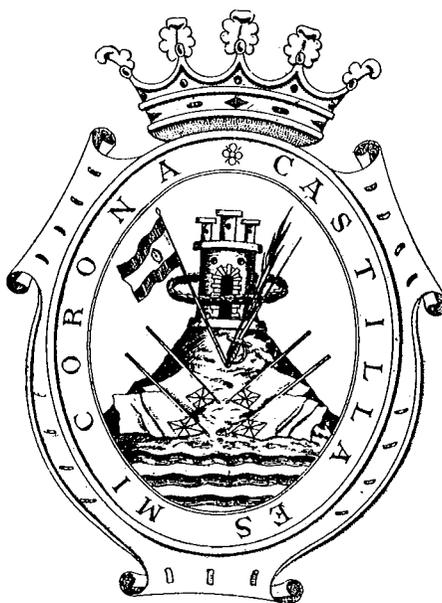
Con plena inmediatez se dan una serie de acontecimientos cuyos ecos resuenan aún. El Cabildo montevideano, con fecha del 18 de julio, declara al gobernador Ruiz Huidobro máxima autoridad del virreinato, dado que el marqués de Sobremonte había, virtualmente, abandonado el campo al enemigo, insuceso que además se había agravado al prestar juramento de fidelidad a la autoridad británica parte de sus colegas bonaerenses, con muy honrosas excepciones.

Por ello, casi sin pensarlo, ante el entusiasmo popular, surge la operación de reconquista, que el gobierno pone a las órdenes del capitán de navío don Santiago de Liniers, recién llegado desde la otra orilla.

(11) MORENO, Manuel: *Vida y memoria del Dr. Manuel Moreno*. Buenos Aires, 1930, p. 4.

(12) BAUZÁ, Francisco: libro I, t. IV, p. 34.

En la historia militar del Río de la Plata, la empresa de reconquista que reseñamos se halla justamente ensalzada como uno de los sucesos más excelsos de esta parte de la América meridional, justamente en una hora donde parecía declinar la estrella del imperio hispánico. Por ello, para Montevideo, aquellos vertiginosos días constituyen un capítulo apasionante de la historia uruguaya, glosado por decenas de biógrafos dentro de la abundante y compleja historiografía uruguaya. La fuerza que ponía Liniers en liza desde Montevideo constaba de lo siguiente: una compañía de artillería con 75 hombres; una compañía de infantería con 63 efectivos; una compañía de dragones con 216 hombres y otra de blandengues con 174 efectivos, como tropas de líneas. Las milicias y voluntarios adjuntos se componían de dos compañías de unos 150 hombres



El rey modificó el escudo de Montevideo, añadiendo en él «banderas inglesas abatidas».

cada una, otra de «catalanes», de 120 efectivos, y los 73 hombres al mando del bizarro Hipólito Mordeille, viejo conocido de los británicos (13). Se confiaba en que, al momento del desembarque en costas bonaerenses, los efectivos habrían de duplicarse con las abundantes fuerzas dispersas por el entorno de la ocupada ciudad virreinal. La escuadrilla encargada de conducir el cuerpo expedicionario hacia Colonia, donde las tropas deberían embarcar, sumaba unas 27 velas, marinadas por unos 500 hombres bajo el mando del capitán de fragata Gutiérrez de la Concha. Aquí se hallaban los marinos del apostadero al entero: los tenientes de navío Juan Jacinto Vargas y Juan Ángel de Michelena, los tenientes de fragata Cándido Lasala, José Posadas y José Córdoba, y los alféreces de fragata Federico Lacosse y Agustín Aldecoa.

El memorable 23 de julio de 1806, las tropas, con Liniers al frente, repasaban el montevidéano Portón de San Pedro, camino de Colonia, aclamados por el pueblo. La sola lectura del parte de la proclama general que Liniers dirige a sus tropas el 1 de agosto refleja de modo patente del significado de la hora para el futuro de la región y el espíritu que abrigaba el alma del marino gallo frente a la empresa que habría de conducirlo a la inmortalidad:

(13) El francés Mordeille había tenido notable actuación en las acciones corsarias de bandera española contra la navegación británica desde 1804 en adelante. Operó en aguas del África occidental y del Brasil.

«D. Santiago de Liniers, Caballero de la Orden de San José, capitán de navío de la Real Armada y comandante general de las fuerzas de mar y tierra destinadas a la conquista de Buenos Aires: previene a todos los cuerpos que componen el ejército que tiene el honor de mandar para la gloriosa hazaña de la reconquista de Buenos Aires, que esta tarde, permitiéndolo el viento, embarcarán para pasar a la costa sur, que no duda un solo momento del ardor, patriotismo e intrepidez de los valerosos oficiales, cadetes, sargentos, cabos, soldados y voluntarios que lo componen, pero si contra sus esperanzas, algunos, olvidados de sus principios, volviesen la cara al enemigo, estén en la inteligencia [de] que habrá un cañón a retaguardia cargado de metralla con orden de hacer fuego sobre los cobardes fugitivos. El valor sin disciplina no conduce más que a una inmediata ruina; las fuerzas concentradas y subordinadas a la voz de los que la dirigen es el más seguro medio de conseguir la victoria, por tanto prevengo y mando, se observe la más escrupulosa obediencia por progresión de mando, bajo las penas más ejecutivas de las ordenanzas en semejantes casos. Si llegamos a vencer, como espero, a los enemigos de nuestra patria, acordaos, soldados, [de] que los vínculos de la nación española son de reñir con intrepidez como triunfar con humanidad; el enemigo vencido es nuestro hermano y la religión y la generosidad de todo buen español le hace como tan natural estos principios. Por tanto, espero de todos mis amados compañeros de armas que me darán la gloria de poder exaltar a los pies del trono de nuestro amado Soberano, tanto los rasgos de su valor, como su moderación y acrisolada conducta» (14).

A su vez, la flotilla reconquistadora había aparejado desde la bahía montevideana en la noche del 27, burlando el bloqueo por Popham, con lo que el 29 el conjunto expedicionario se halló al completo cobijado por los muros colonnienses, al parecer sin despertar mayores sospechas al enemigo. El ejército hispano, en sólo una semana de marcha, había cubierto 200 kilómetros de campos de la Banda Oriental, cruzando dos ríos salidos de madre por las abundantes lluvias invenales. Así lo dice el mismo comandante en jefe en su informe a Godoy. A media tarde del lluvioso día 3, la flotilla, con todo el conjunto a bordo, se hizo al Plata, luego de un breve cañoneo de las lanchas con una fragata británica que acechaba frente al puerto de Colonia, cubriéndose el grueso, mientras tanto, tras la masa de la isla de San Gabriel. Ya casi oculto el *Astro Rey*, aparejó hacia el suroeste, comenzándose la navegación sobre el amplio espacio de los bajos del Placer de las Palmas, aguas totalmente inaccesibles a los calados de la Royal Navy, a la que se juzgaba cercana, cosa a la amanecida comprobada al visualizar la flota enemiga fondeada frente a Buenos Aires.

Por ello, el desembarco se efectuó sin oposición alguna en la zona denominada Las Conchas, paraje ubicado en el partido de El Tigre, a poniente de la ciudad virreinal, lugar apropiado para encarar con paso seguro hacia campo

(14) H.D.: p. 253.

abierto, pues el fango y las riadas dominaban la zona en cuestión. Aquí se recaban noticias de las posiciones del adversario y se aprueba el plan general de ataque, cuyo despliegue se sabe contará con el apoyo unánime de la población bonaerense. En este caso las fuentes difieren, pero es verosímil que las fuerzas de Liniers, al momento del choque final, puedan cifrarse muy cercanas a los 3.000 efectivos.

Al amanecer del día 5, el ejército comenzó la marcha, dificultada por el pertinaz mal tiempo, cosa que también inmoviliza al adversario, enclavado ya en el casco urbano de Buenos Aires. El día 8 ya se hallaba Liniers en los parajes de la Chacarita del Colegio, a tres leguas de la ciudad, donde estableció el vivac. La noche del 11 el conjunto se puso en movimiento hacia el Retiro, casi a tiro de cañón del fuerte. Pero Beresford nada hizo para impedirlo. A la mañana siguiente, la fuerza española desplegó sobre los caseríos ubicados entre la plaza de toros y la quinta de los Azcuénaga, umbral de la ciudad. De tal manera, antes del mediodía Liniers despidió varias columnas por las sucesivas calles de la Merced, el Correo y la Catedral, embocando hacia el corazón defensivo de la posición enemiga, para cercarlo en la zona de la plaza, cosa que se lleva a cabo a carta cabal, aunque no sin combate. Esa insostenible situación hizo que Beresford izara bandera de parlamento, capitulando según las reglas de la época. El comodoro Popham fue impotente espectador del accionar de Liniers, y por consiguiente sólo pudo observar la caída de sus mayores esperanzas, aquello que creía ya logrado para SMB.

En este marco debe destacarse sobremanera la actitud del pueblo bonaerense, que no sólo colaboró con las fuerzas venidas desde la otra orilla del Río, sino que sumó para que el archifamoso Regimiento 71 mordiera el polvo de la derrota.

Maldonado y Montevideo

Empero, el indiscutible dominio naval británico posibilitó que Popham no abandonara el Río de la Plata, aguardando la probable llegada de refuerzos desde un Londres muy esperanzado en lograr tan codiciada fruta. En aquellos gloriosos tiempos de la navegación vélica, las noticias demoraban hartamente en llegar a su destino. El 20 de septiembre habían sido desembarcados en Portsmouth los valores cobrados en la toma de Buenos Aires, siendo todo trasladado triunfalmente a Londres. Inmediatamente —cosa lógica— se dispuso el esfuerzo de Popham, despachándose al almirante Stirling hacia el Plata, con el navío *Sampson* y otros buques menores. Al hacer escala en Río de Janeiro, el 13 de noviembre, se enteran del efímero flamear de la Union Jack sobre el fuerte de Buenos Aires, mala noticia que, entre otras cosas, va a provocar el relevo y ocaso del comodoro Popham. Dados los tiempos que reseñamos, todo esto no impide la salida de todo un conjunto expedicionario desde la Gran Bretaña, esta vez al comando del general Samuel Auchmuty, con unos 4.000 hombres, al que se unirá, en pleno Atlántico sur, otro importante

conjunto expedicionario que, al mando del general Crawford, se dirigía a operar en el Pacífico a la conquista de Chile. Como se aprecia, SMB nada dejaba de lado en esa hora memorable para sus armas, clarísimo resultado de lo acaecido en Trafalgar.

Por ello, en sólo tres meses, ya que también desde Sudáfrica arribaron refuerzos, la Royal Navy acumuló en el Río de la Plata una notable fuerza de mar y tierra, cuya consideración conduce al entendimiento de que, desde los primeros días de este 1807, la Gran Bretaña sopesaba seriamente apoderarse del Plata, juzgándose que la operación de los medios que España poseía en la región eran lo bastante débiles para asumir su derrota. Una vez más se confiaba en el poder material de la expedición invasora, dado que era a todas luces evidente que la plaza de Montevideo representaba el nudo de la defensa hispana en el teatro rioplatense. Por ello desde el vemos el mando británico puso toda su intención en poner su planta en la orilla septentrional, ahora aunando la experiencia reciente con la inteligencia recabada en fuentes propias. Sin duda, la confianza de todos campaba por sus respetos dados todos estos factores reseñados, aunque, una vez más, la dirigencia británica no consideraba el factor moral de su adversario.

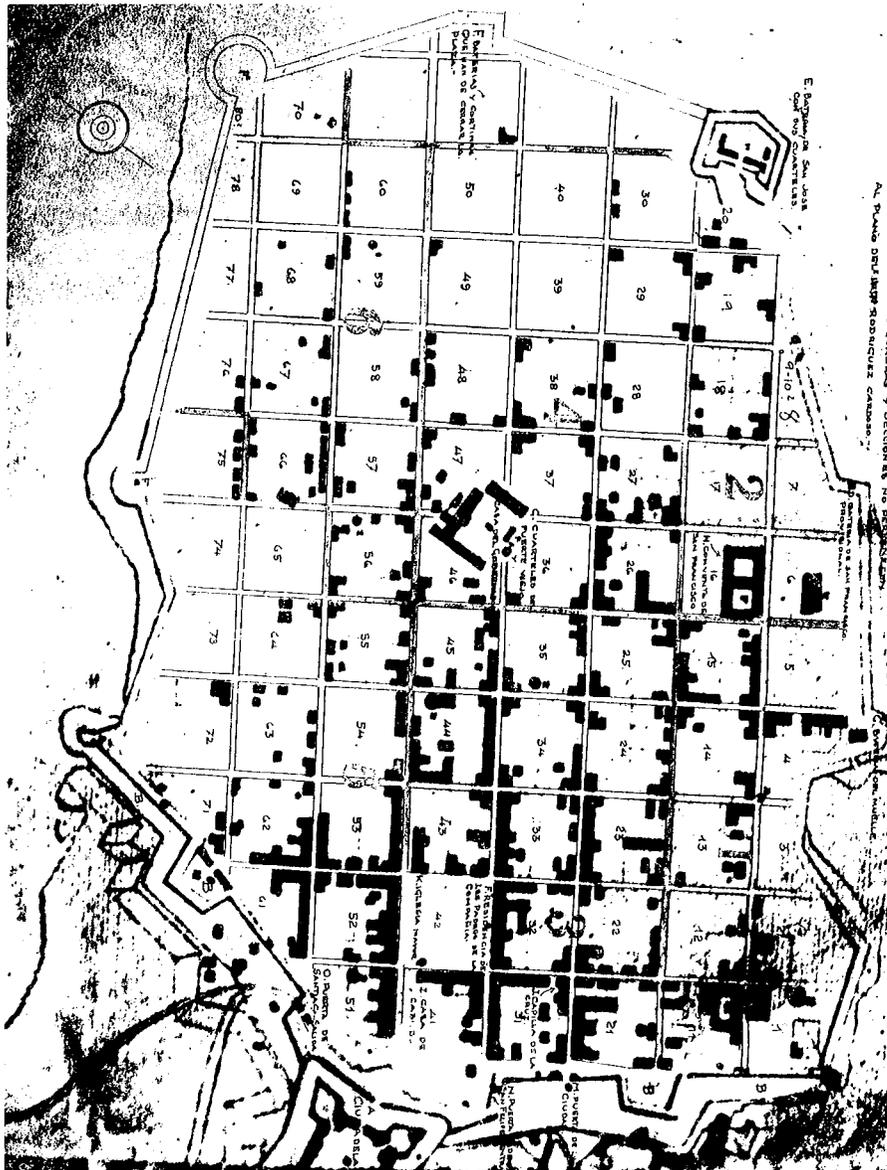
En realidad, en su primera intrusión, el comodoro Popham había tenido sus razones para dejar por su banda de estribor la plaza de Montevideo para tentar sobre Buenos Aires, ya que la entidad de los medios que tenían los muros montevidianos lo hacían un reducto firmemente establecido sobre sus defensas pasivas, cubiertas por un volumen de fuego artillero que negaba claramente cualquier posibilidad de penetrar sus muros, al menos de manera ortodoxa.

A esa altura, los británicos necesitaban imperiosamente obtener el control de alguna parte de la banda norte platense, y San Fernando de Maldonado resultó, lógicamente, el punto elegido. No había zona más apropiada para desarrollar cabalmente la operación invasora, pues las defensas fernandinas eran muy débiles y se juzgaba que todo habría de discurrir muy rápido y a cubierto de cualquier posibilidad montevideana de reaccionar. El gran espejo de aguas de la ensenada de Maldonado brindaba un bastante regular resguardo para la operativa de la Royal Navy, que así podría hallar un punto de apoyo con vistas a la empresa de lanzarse sobre el apostadero de Montevideo.

Al momento del desembarco en las dunas de Maldonado, la fuerza naval británica constaba de los navíos *Diadem*, *Raisonable*, *Lancaster*, *Ardent* y *Diodeme*; las fragatas *Unicorn*, *Leda*, *Medusa* y *Daphen*; los *sloops* *Pheasant*, *Home* y *Cherwell*; los bergantines *Encounter*, *Protector*, *Staunch* y *Rolla*, mientras los efectivos terrestres alcanzaban los 5.200 hombres. Por ello, para la toma de Maldonado se habría de poner en juego sólo parte de esta formidable fuerza. El día elegido fue el 29 de octubre (15).

Ante esto, la defensa española establecida en la región fernandina se componía de cerca de dos centenares de hombres, más los cañones de las baterías ubicadas sobre la Boca grande y en la isla Gorriti, ínfima fuerza ante

(15) BERTOCCHI MORÁN, Alejandro N.: «El puerto menor de San Fernando de Maldonado», *Revista de Historia Naval*, núm. 13. Madrid, 1986, p. 25.



Parte del plano de la ciudad de San Felipe de Montevideo, levantado en el año 1771 por el ingeniero Francisco Rodríguez Cardoso. El arquitecto Carlos Pérez Montero ha indicado los números de las secciones y cuadras del padrón realizado por el Cabildo de Montevideo en los meses de octubre y noviembre de 1769.

tan formidable concentración. Empero, los británicos tuvieron innumerables dificultades para su desembarco por las condiciones de la arenosa costa puntaesteña, y para silenciar el fuego de la batería insular; el solo hecho de anular

sus cañones llevó cuarenta y ocho horas de lucha, capítulo cubierto por situaciones donde la bizarría de los 100 hombres de Gorriti debe destacarse. La irrupción de la tropa invasora en el casco urbano de Maldonado degeneró en actos de saqueo que fueron detenidos por el mando propio con mano dura.

Montevideo, desde el inicio, estuvo al tanto de las evoluciones del enemigo y del desarrollo de la situación. La magnífica red de atalaya vigías y señales establecida hacía una década funcionó en forma perfecta. Luego de la caída de Maldonado, se supuso que los británicos intentarían desembarcar sobre la plaza montevideana en una zona lo más cercana posible a sus muros, dadas su carencia de caballería y la difícil geografía del teatro en cuestión. Además, la cabeza de playa debería fijarse en una de las tantas ubicadas al este de la ciudad, pero cuyo talud fuera apropiado tanto para el calado de sus buques mayores como para el fácil pie a tierra de las tropas.

«De acuerdo con los sondeos mandados hacer por el almirante, Auchmuty desembarcó el 16 de enero de 1807 en la playa llamada hoy de La Mulata o la Verde, por ser la que más podían acercarse los buques por la profundidad e sus aguas, tanto para el desembarco como para proteger a esta con los fuegos de su escuadra» (16).

El autor sostiene la hipótesis de que el referido desembarco se efectuó en Playa Verde, que tiene unos 500 metros de extensión y un talud levemente pronunciado. Inmediatamente ubicada al este de Punta Gorda, la masa de ésta ocultaba la visión de la operativa desde el cerro a ojos del adversario. La Mulata, hoy bautizada como «playa Carlos Gardel», sólo posee 120 metros de extensión, acotada por desprendimientos rocosos con un talud muy lejano a la orilla. Además, la presencia de los bajos de Las Pipas y Forrest King entraña cierto peligro para los buques mayores.

La puesta a tierra de las tropas británicas —quizá por encima de los 5.000 efectivos— se hizo con alguna oposición española, que en todo momento supo por dónde se movía el adversario. El virrey Sobremonte destacó al coronel Allende con unos 800 hombres, apostados para hostigar la cabeza de playa, empresa que tuvo un muy pobre resultado, dada la desproporción de fuerzas y las grandes dunas arenosas que cubrían en aquellos días ese espacio de tierra montevideano, dunas que dificultaban la marcha de la caballada, cubriendo entonces este factor el movimiento del invasor. La presencia de Sobremonte en esta hora ha sido duramente criticada por los historiadores. En realidad representaba un agravante para la defensa de Montevideo, en razón de la dualidad en el mando, situación que nunca pudo ser resuelta.

En este trance, al día 20 de aquel caluroso enero se dio el combate del Cardal, paraje ubicado unos 2.000 metros al este de la ciudadela, donde en una salida cuasi general las fuerzas montevideanas intentaron detener al invasor, pero con poca fortuna. El fuego de fusilería de los «casacas rojas» y su

(16) ROBERTS, Carlos: *Las invasiones inglesas al Río de la Plata*. Buenos Aires, 1983, cap. XIII, p. 204.

artillería lograron desbaratar la acometida española. Esta acción ha sido muy discutida, ya que entablar combate en estas condiciones fue sin duda un grave error de la plaza, pues quedó en el campo casi una tercera parte del potencial propio. Tras este insuceso, el asedio fue muy cerrado, cañoneándose la ciudad en forma constante, día y noche, por cerca de quince días, amagando la flota británica forzar la entrada de la bahía, trabándose un duro combate artillero, sin consecuencias. El mando británico entendió que esta vía se hallaba cerrada y por ello se asumió que se deberían penetrar los muros de la ciudad en un ataque general.

De tal manera, la suerte de Montevideo quedaba sellada la madrugada del 3 de febrero de 1807, al lograr abrirse una brecha, a fuego de cañón, en la muralla sur. Tomado por asalto este punto luego de violentísimo combate, se diseminó la lucha por calles y casas del casco urbano, hasta que finalmente la guarnición de la ciudad levantó bandera de parlamento. «El solo asalto de Montevideo costó a los ingleses 560 muertos y otros tantos heridos, que llenaron la Iglesia Matriz, los salones del Hospital de Caridad y casas particulares. La plaza tuvo 400 muertos y un número de heridos que pasó de 300» (17). Por mar, sólo las lanchas cañoneras trabaron combate con los buques adversarios, aunque con poca fortuna, dados los vaivenes de la rápida penetración británica en la ciudad. Sobre este espacio se resalta el autohundimiento de la *Atrevida*, incendiada para que no cayese en manos enemigas, al fondo de la bahía, iluminando la madrugada montevideana con sus fuegos.

Buenos Aires, otra vez

La capitulación de Montevideo suscitó en el ánimo invasor la casi certeza de que no existía fuerza capaz de impedir el control de la región, a la luz de lo acaecido meses antes en la primera toma de Buenos Aires. Pese a tan halagüeño panorama, los británicos cometen algunos yerros, como el reemplazo del general Auchmuty por su colega Whitelocke, de oscuras credenciales. Luego de un estudio y preparación profunda, éste se decide a operar contra Buenos Aires ese invierno, tomando medidas en ese sentido desde el mes de mayo, con la toma de Colonia y San José.

Así, el 21 del mes siguiente, la flota británica apareja de Montevideo conduciendo a parte de los más 9.000 efectivos de desembarco que se piensan lanzar sobre la ciudad virreinal, ya eficazmente bloqueada desde el inicio de la segunda penetración invasora al Plata. El 1 de julio la Royal Navy se presenta frente a Barragán, donde se efectúa en forma impune el desembarco; de allí, dando un breve rodeo, se lanzan sobre Quilmes, a pocas leguas del fuerte, para de este punto, escasamente defendido, vadeando arroyuelos y cruzando campos enfangados, arrimarse al Riachuelo, donde las fuerzas de Liniers los aguardan. Pero Whitelocke elude el envite y cruza el brazo de agua una legua más arriba, pese a que la defensa logra hacerles frente en los Corra-

(17) H.D.: p. 242.

les del Miserere —sin suerte, ya que el invasor prosigue su marcha hacia el cercano casco urbano bonaerense—. Para entonces, el mando británico ya juzgaba que lo dado hacía ya un año volvería a suceder, por lo que apuró el paso para ingresar a la ciudad.

Se daba inicio a lo que en la jerga rioplatense se titula «la Defensa», que no es otra cosa que la fiera resistencia casa por casa opuesta sobre las espaldas británicas por las tropas de guarnición, la marina, las milicias, los voluntarios y el mismo pueblo bonaerense. El día 5 el invasor sólo había logrado controlar algunos puntos de la ciudad, cuya defensa no daba tregua. Whitelocke había encajonado sus fuerzas en un dédalo de fuego y muerte donde se disparaba desde azoteas y ventanas sobre cualquier casaca roja que cayera en la mira, sobre las que se abatían minas y el lanzamiento de agua hirviendo. Esta verdadera ratonera condujo al rápido agotamiento de la tropa británica. En cuestión de horas, diversos destacamentos quedaron aislados entre sí, con el resultado de su paulatina rendición. En las callejas bonaerenses, Whitelocke tuvo cerca de 2.500 bajas, cosa que lo llevó a pedir la capitulación, como consecuencia del fatal yerro de no considerar la férrea actitud defensiva de la plaza y ciertamente la oposición de sus pobladores. El caso urbano de Buenos Aires fue la tumba de esa acción, y ni siquiera la presencia de la flota supuso condición de peso para seguir la lucha.

«En la defensa de la causa común habían intervenido codo con codo criollos y peninsulares y sólo en la posición estratégica de Retiro había más de 400 marinos al mando del capitán de navío Gutiérrez de la Concha.» (18)

Con la firma de Whitelocke, Liniers y otros se firmó la capitulación británica el día 7. La Gran Bretaña se avenía a abandonar el Río de la Plata, hecho que desataría en Londres durísimas críticas que hundieron a Whitelocke en el descrédito para el resto de su vida. Realmente, los británicos bien podrían haberse hecho fuertes en Montevideo; pero no todo llevó al final, tomándose en consideración la entidad de la resistencia rioplatense.

Conclusiones

Dentro de los miles de aspectos a resaltar dentro de esta histórica página —como señalamos, de gran importancia para entender los procesos históricos referenciales para esta región del Cono Sudamericano—, sobresale el factor más claro y de mayor peso: la absoluta identidad hispánica del Río de la Plata. Su demostración permanece encuadrada dentro de estas crónicas de la Reconquista, la Brecha y la Defensa, ante cuyo ímpetu nada pudo hacer la talasocracia británica, pese a su abrumador peso material, condición que siempre debe hallarse en la mesa de cualquier análisis militar. El poder naval de SMB, consumado en Trafalgar, no logró inclinar la balanza en ningún momento de toda la empresa invasora, lo que ilustra que para poder obrar sobre tierra y

(18) CARAMES, Alberto: *Las batallas del apostadero de Montevideo*. Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, Montevideo, 1996, p. 166.

encarar su control se debe contar imperiosamente con jefes capaces de elaborar una estrategia común y, asimismo, de asimilar los conocimientos del teatro a operar. Y asumimos que la Gran Bretaña no los tuvo en el Plata en aquella hora dada doscientos años atrás, pues sus directrices obviaron, sin saberlo, el factor moral, resorte típico de estos pueblos allende el Atlántico, que supusieron vengar de tamaña manera lo acaecido en aquella jornada del 21 de octubre de 1805 en aguas gaditanas.

Seguramente, en Buenos Aires, Maldonado, Colonia y Montevideo se procederá a conmemorar con justicia el bicentenario de aquella empresa invasora que sacudió durante más de un año el Río de la Plata. En tal conmemoración no deberá faltar, en pro de la justicia histórica, España, cuya esencia que un Menéndez y Pelayo supo verter al papel con sus trazos analizando la obra civilizadora universalista de nuestra Madre Patria (19). Ciertamente, dentro del significado ulterior del capítulo que tan someramente reseñamos, éste conforma espléndidamente lo que el gran polígrafo español señalaba, expresando que su patria había encarado «el destino más alto entre todos los destinos de la historia humana: el de completar el planeta» (20).

Y ello así debería ser sopesado, aventando lo más negativo de esa cosmovisión posmodernista que reniega del pasado, para que buena parte de la clase intelectual de la Península no dé la espalda de aquel concepto tan caro al espíritu hispano: Imperio.

Bibliografía

- Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial: *El apostadero de Montevideo*. Montevideo, 1996.
- ÁLVAREZ MASSINI, Rubén: «Desde Barragán al Buceo», *Revista Naval*, núm. 23. Montevideo, 1995.
- AZOPARDO, Mercedes: «Invasiones inglesas en el Río de la Plata», *Boletín del Centro Naval*, núm. 650. Buenos Aires, 1962.
- BAUZÁ, Francisco: «Historia de la dominación española en el Uruguay». Col. Clásicos Uruguayos. Biblioteca Arigas, 1965, Montevideo.
- BERTOCCHI MORÁN, Alejandro Nelson: *Oyarvide, piloto de la Real Armada*. Liga Marítima Uruguaya, Montevideo, 1988.
- GONZÁLEZ-ALLER, José I.: «La guerra contra Gran Bretaña en el manuscrito 472 del Museo Naval», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 88. Madrid, 2005.
- H.D.: «Ensayo de Historia Patria». Montevideo, 1950.
- MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *El apostadero de Montevideo*. IHM, Madrid, 1968.
- MENÉNDEZ Y PELAYO, Marcelino: *La conciencia española*. EPESA, Madrid, 1958.
- PICCIRILLI, Ricardo, y GIANELLO, Leoncio: *Biografías navales*. DEHN, Buenos Aires, 1963.
- TORRE REVELLO, José: «Antecedentes y propósitos de las invasiones inglesas», *Boletín del Centro Naval*, núm. 643. Buenos Aires, 1960.
- VILLANUEVA, Héctor: *Vida y pasión del Río de la Plata*. Ed. Plus Ultra, Buenos Aires, 1984.

(19) Menéndez y Pelayo.

(20) *Ibidem*, p. 261.

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.

UNA ARMADA SUECA PARA FELIPE II

Concepción SÁENZ-CAMBRA
Profesora de Historia y Ciencias Políticas
Universidad de Ashland (Ohio, EE.UU.)

En Historia moderna europea, es usual pensar en Suecia y España como los dos grandes poderes antagonistas en la guerra de los Treinta Años. Pocos saben que escasos años antes estas dos naciones negociaron una alianza que podría haber dado a Suecia su tan ansiada supremacía en el Báltico, y a España, la obtención de una gran flota —y bases donde ésta repostar en el Mar del Norte— con la que sofocar la revuelta en los Países Bajos. Una colaboración que podría haber reinstaurado el catolicismo en Suecia y ofrecido a España un respiro en su inexorable decadencia, otorgándole al menos dos décadas más de supremacía marítima mundial.

En 1630, el historiador sueco Johan Messenius (1581-1637), en su *Scandia Illustrata*, escribió lo siguiente: «Los españoles, quienes con las armas querían sofocar el levantamiento en los Países Bajos al mando del Príncipe de Orange, buscaron la ayuda de Suecia en 1578. Fue en junio de este año cuando Felipe II envió un embajador, el capitán y secretario real don Francisco de Eraso, a Estocolmo a entablar negociaciones con Juan III para la construcción de una flota de veinte barcos para la cruenta guerra que se estaba librando en los Países Bajos. También se negoció la posible utilización por parte de la flota española del puerto de Älvsborg [hoy en día ciudad y puerto de Gotemburgo, en la costa occidental de Suecia] como base en el Mar del Norte». Messenius no ofrece ninguna explicación de por qué estas negociaciones no llegaron a fructificar, aunque sí deja claro que el acuerdo final estuvo muy cerca (1). Nada más fue escrito sobre este asunto hasta 1842, en que el historiador y teólogo Augustin Theiner (1804-1874) publica las correspondencias oficiales de los monarcas suecos Juan III, Segismundo III y Carlos IX encontradas en el Archivo Vaticano, entre las que se encontraban copias de varias cartas entre Felipe II y Juan III donde se trataba la posible colaboración (2). Aunque la obra de Theiner, en principio, recoge tan sólo las transcripciones de estas correspondencias, el autor nos señala por primera vez que no había sido Felipe II quien había propuesto al monarca sueco la creación de una alianza entre

(1) MESSENIUS, Johan: *Scandia Illustrata-Det Förhårligade Skandinavien*, vol. VII. Estocolmo, 1700-1750, p. 57.

(2) THEINER, Augustin: *La Suède et le Saint-Siège sous les Rois Jean III, Sigismond III et Charles IX d'après des Documens trouvés dans les Archives du Vatican*. París, 1842. Vol. 2, p. 30; vol. 3, pp. 27, 30, 47, 52, 262, 270-80.

ambos países; el proyecto había surgido en Suecia, aunque por supuesto la oportunidad de colaborar con Suecia era algo que el monarca español no iba a desaprovechar (3).

En verdad, Suecia atrajo la atención de la política exterior de Felipe II a comienzos de la década de 1570 debido a su estratégica situación en el Mar del Norte y a su proximidad a los por entonces «rebeldes» Países Bajos. Además, la idea de mantener una guerra comercial contra los rivales de España en el norte, utilizando el dominio hispánico en tantos territorios y mercados, era no sólo atrayente sino una tendencia continua entre los ministros asesores de los monarcas hispanos en materia de comercio y navegación desde mediados del siglo XVI hasta el fin de los Austrias en España (4). Si bien no nos habría sorprendido que la propuesta hubiese partido de España, si se tiene en cuenta la situación en la que se encontraba el norte europeo, es comprensible que la propuesta partiese de Suecia.

Durante el período 1563-1570, también conocido como la guerra nórdica de los Siete Años, Suecia estaba enfrentada a Dinamarca y, por supuesto —una vez más en la historia de estos dos países—, la causa era el control del Báltico. Durante esta guerra, los daneses habían conquistado el área alrededor del puerto de Älvsborg, dejando a Suecia sin salida al Mar del Norte. La pérdida de su territorio costero occidental hizo que Suecia concentrase todas sus fuerzas en el Báltico. Tanto Suecia como Dinamarca estaban interesadas en imponer su supremacía comercial sobre todos los territorios bálticos, ya que esto reforzaría sus posiciones contra la poderosa Liga Hanseática. Pero a esta lucha hay que sumar a Rusia y Polonia. Rusia deseaba ocupar esta área, ya que le podía proporcionar una salida al Báltico de la que entonces carecía —como se entiende, en estos tiempos en los que la mayor parte del transporte de mercancías se hacía en barco, la obtención de puertos de mar era de vital importancia para cualquier país—. Polonia, un Estado relativamente poderoso, tenía la ambición de crecer territorialmente, lo cual sólo podía conseguir conquistando a sus vecinos bálticos. Tras numerosas y cruentas campañas, las fuerzas suecas, con los almirantes Jacobo Bagge y Claus Kristensson Horn al frente de su marina, lograron un control casi total sobre el mar Báltico a expensas de los intereses daneses, rusos y polacos. Estas actividades bélicas se convirtieron en una pesada carga para la economía del país: no sólo había que sostener un ejército de tierra para las guerras contra Rusia y Dinamarca, sino también una gran flota si

(3) Esta no era la primera vez que Suecia se interesaba por la política española. En 1565, Cecilia Vasa, hermana del rey sueco, estuvo a punto de visitar a Felipe II, aprovechando una visita del monarca a Flandes, con intención «tanto de vislumbrar los propósitos de la corte castellana, como de dar pruebas de amistad al poderoso señor de la Contrarreforma». FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *Tres embajadores de Felipe II en Inglaterra*. Ed. Sánchez Ocaña, Madrid, 1951, p. 24.

(4) Un claro exponente de esta política fue el coronel William Sempill (1546-1633), asesor político-militar en asuntos británicos y centro-norteeuropeos de la corte española durante los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV. SÁENZ-CAMBRA, Concepción: «William Sempill of Lochwinnoch (1546-1633): Spain's Military Adviser for British and Northern European Affairs», *Military History*, vol. 21, núm. 4, 2004, pp. 34-37.

Suecia quería mantener su supremacía naval en el Báltico frente a las marinas rusa, danesa y polaca (5). Para el reino escandinavo era de vital importancia obtener ayuda extranjera, tanto económica como política y militar (6).

A principios de 1571, Suecia tendría por primera vez una oportunidad de participar en el intrincado juego europeo de alianzas. En enero de este año, Guillermo de Orange-Nassau —líder de la lucha por la liberación de Holanda— solicitó la ayuda de Suecia contra España. En respuesta, en octubre de ese mismo año, Pontus de la Gardie —asesor de la corte sueca— y Klaus Bielke —gobernador de Kronberg y padre de Gunilla Bielke, quien años más tarde se convertiría en reina de Suecia— fueron enviados a Lübeck para investigar las posibilidades de crear una alianza con los rebeldes holandeses contra España (7). Guillermo, por entonces arruinado, buscaba desesperadamente el apoyo, tanto económico como militar, de las naciones protestantes. Así, había dirigido su petición primeramente a Inglaterra, pero Isabel I no tardó en negarle su ayuda (8). Juan también decidió denegársela tras recibir varios informes de Pontus que comentaban la precariedad de las tropas del Príncipe de Orange y auguraban una inminente victoria española sobre los rebeldes. Aunque este acercamiento entre Guillermo de Nassau y el monarca sueco resultase fallido, esta experiencia dio una visión amplia a la política exterior de Juan, quien comenzaba a vislumbrar las posibilidades y beneficios de participar del juego europeo de alianzas.

Antes de que ambos embajadores comenzaran su viaje de retorno a Suecia, Juan les ordenó dirigirse a Bruselas para entrevistarse con Fernando Álvarez de Toledo, duque de Alba, a quien Felipe había mandado a los Países Bajos para sofocar la revuelta. Pontus y Bielke llegaron a los Países Bajos en abril de 1572, e inmediatamente obtuvieron una audiencia con el embajador español. Durante la reunión, los enviados suecos presentaron a Alba una propuesta sobre «si los barcos de guerra suecos podrían asistir a Felipe II contra los rebeldes holandeses». En el texto no se especificaba un número exacto de navíos —unos veinte—, aunque sí la finalidad de éstos: actuarían como convoyes de escolta y defensa contra los ataques de los rebeldes y de la piratería británica. Inteligentemente, expresaron la gran admiración que su monarca sentía por Felipe II y la grandeza de España (9); pero Alba, quien sabía que los embajadores suecos habían sido enviados en un principio para negociar con Guillermo de Nassau una alianza contra España y que, tras fracasar, Juan había decidido enviarlos a tratar con él lo contrario, informó a

(5) GLETE, Jan: *Navy and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*, vol. I. Ed. Almqvist & Wiksell International, Estocolmo, 1993, p. 134.

(6) NORDSTROM, Byron: *The History of Sweden*. Ed. Greenwood Press, Westport, 2002, p. 123.

(7) Riksarkivet, Hispánica 62, f. 3, «Documento que comienza como: Handligar nörande Pontus De la Gardie och Klaus Bielkes beskickning», de fecha de 1571; BOËTHIUS, Bertil: *Svenskt Biografiskt Lexicon*. Ed. AB, Estocolmo, 1918, p. 614.

(8) PRO, SP 84/52, ff. 4-15, «Documentos diplomáticos diversos referentes a los Países Bajos», de fecha entre 1570 y 1584.

(9) BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 614.

Felipe II de su desconfianza en los motivos ocultos tras la propuesta y en los verdaderos sentimientos del rey sueco, a quien acusaba de moverse tan sólo por razones pecuniarias. De cualquier modo, Alba, hombre de gran prudencia y astucia en los asuntos diplomáticos, despachó a ambos enviados con buenas palabras y asegurándoles que su propuesta había sido del agrado de Felipe, quien a pesar de no poder atender sus ofrecimientos en esos momentos esperaba poder colaborar con Juan en un futuro cercano, así como el pronto retorno de Suecia al catolicismo de manos de «su hermano, el rey de Suecia». Estaba claro que, tras los despachos de Alba, el monarca español no iba a entablar en esos momentos negociaciones con Suecia; pero, además, puede que Felipe, quien a la sazón se encontraba fraguando una serie de planes para restablecer la fe católica en Inglaterra, no considerase la revuelta en los Países Bajos una prioridad. Hay que recordar que la república no había sido proclamada aún y que la revuelta era considerada tan sólo un «levantamiento» (10).

Juan aún buscaba una colaboración con una de las grandes potencias europeas, y esta vez decidió intentarlo con Francia. Pontus y Bielke recibieron órdenes de abandonar Bruselas y dirigirse a la corte francesa en Blois, adonde llegaron el 20 de abril. De manera inmediata obtuvieron una audiencia con Carlos IX, durante la cual los enviados le presentaron la oferta de una colaboración entre Francia y Suecia (11), aunque el monarca francés estaba demasiado preocupado con las luchas religiosas dentro de su propio país para dedicar su atención a esta proposición (12). Bajo estas premisas, Juan, más prudente, decidió el regreso a Suecia de sus embajadores. Para el monarca sueco estaba claro que España era su mejor opción: no sólo era la mayor potencia del momento, sino que Alba había dejado abiertas las puertas para futuras negociaciones; sin embargo, también era obvio que, si quería que su propuesta fuese considerada seriamente por Felipe, iba a necesitar ganar primeramente el apoyo del papa para ésta (13).

En septiembre de 1573, Juan envió un mensajero a Italia para, entre otras cosas, negociar con la curia papal el retorno de Suecia al catolicismo (14) y la posibilidad de una alianza entre este país y una nación católica. El mensajero —un italiano de nombre Paolo Ferrari, de Cremona— tenía órdenes de investigar la opinión que le merecían Juan y su reino a Gregorio XIII, y si era posi-

(10) Ver PARKER, Geoffrey: *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1587-1659*. Cambridge University Press, Cambridge, 1988, primera parte. Hay traducción al español: *El Ejército de Flandes y el Camino Español*. Alianza Editorial.

(11) BL, King's 111, vol. 1, leg. 332, ff. 1-5. «Mandat dira aux Roys de France de la part du Roy de Suède», de fecha de 1573; BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 614.

(12) *Ibidem*, ff. 6-8. «Documento titulado: "Villers-Cotterets"», de fecha de 1573.

(13) Riksarkivet, Hispánica 62, ff. 9-11. «Documentos diversos relativos a la Corona de España'», de fecha de 1573.

(14) Durante la primera parte de su vida, Juan siempre mantuvo una posición de reconciliación con Roma. Ya incluso antes de convertirse en rey de Suecia, su hermano Erik XIV le encarceló desde 1563 hasta 1567 porque sospechaba que Juan trataba de restaurar una monarquía católica en Suecia. NORDSTROM: *op. cit.*, pp 130-148.

ble despertar el interés del papa por una cooperación hispanosueca (15). El sumo pontífice encontró la idea ventajosa y escribió inmediatamente a Felipe para recomendarle que considerase la propuesta sueca (16). A la espera de una respuesta por parte del soberano español, a comienzos de 1574 el papa envió al jesuita polaco Estanislao Warsiewicz a Estocolmo para instruir al monarca sueco en la fe católica (17). El pontífice creía en la posible reconciliación de Juan con la Iglesia católica, ya que estaba casado con una princesa polaca católica. Estaba claro que, al ayudar a Juan con sus planes, el papa quería obtener una gran victoria, real y propagandística, sobre el protestantismo en el norte de Europa.

Debido a la tardanza de Felipe en contestar, Juan volvió a intentar una colaboración con Francia; y así, por un corto período de tiempo se hizo ilusiones de poder crear una unión entre Francia, Polonia y Suecia. Enrique III de Francia, quien había obtenido el trono galo tras la muerte de su hermano Carlos IX, también era el rey electo de Polonia, gracias a los apoyos conseguidos por su madre, Catalina de Médicis. Juan creía que, como rey de Polonia, Enrique estaría interesado en colaborar con Suecia, para mantener su poder en el Báltico mientras sofocaba las numerosas guerras de religión en Francia. Sin embargo, la idea resultó ser no más que un interesante intervalo en la política exterior sueca de mediados de la década de 1570, ya que Enrique, un católico militante, no deseaba mantener ningún tipo de colaboración con una nación protestante (18); y de esta manera, Juan volvió su atención de nuevo a su plan español (19).

A principios de 1576, el soberano sueco envió a Pontus en una embajada oficial a Roma con el propósito de mediar en la intrincada cuestión de la herencia al trono polaco de su hijo Segismundo. Pero ésta no era su única misión, ya que también tenía órdenes de presentar al embajador de Felipe II en Roma, don Juan de Zúñiga, un proyecto de cooperación entre España y Suecia, el cual esta vez también incluía al papa y al emperador Rodolfo II y estaba diseñado específicamente contra Inglaterra. Pontus debía primeramente ganarse la confianza y el apoyo de Zúñiga y, si lo conseguía, tratar de presentar de manera conjunta con el embajador español la propuesta al papa. Una vez más, el pontífice mostró gran interés por el proyecto (20), aunque antes de ofrecer su total apoyo quería cerciorarse de la buena disposición de Juan hacia la fe católica, para lo que no dudó en enviar otro jesuita, esta vez el noruego Laurits Nielssen, a Suecia (21).

(15) THAM, Wilhem: *Den Svenska Utrikespolitikens Historia*. Ed. Norstedt & Söners Förlag, Estocolmo, 1960, p. 73.

(16) BL, ADD, 28698, f. 8, «Carta del Papa Gregorio XIII a Felipe II», de fecha de octubre de 1573.

(17) Roma había intentado fallidamente restablecer el catolicismo en Suecia en varias ocasiones mediante el envío de jesuitas alemanes. NORDSTROM: *op. cit.*, p. 131.

(18) Enrique siempre mantuvo una posición firme respecto a su catolicismo. En 1579 se entablaron negociaciones para su matrimonio con Isabel I de Inglaterra; sin embargo, éstas fracasarían de manera inmediata, por su abierta oposición al protestantismo de la reina inglesa.

(19) THAM: *op. cit.*, p. 74.

(20) BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 617.

(21) También conocido como Lauritz Nelson Nicolai Norvegus. Laurits (1540-1622) fue

Tras la receptividad hacia su propuesta por parte del papa, Juan decidió que era hora de que Pontus entregase personalmente el proyecto a Felipe. Sin embargo, Pontus no fue directo desde Roma a la corte española, sino que primeramente se dirigió a Praga, donde se entrevistó con el emperador en febrero de 1577 (22). Rodolfo no estaba seguro de la viabilidad del plan, ya que temía una contraalianza por parte de Inglaterra, Dinamarca y Holanda. El emperador no llegó a definir su postura a favor o en contra de la propuesta sueca, pero Pontus debió de creer que su respuesta era positiva por cuanto le despachó a España pidiéndole que volviese a Praga para comenzar los preparativos en cuanto asegurase la participación de Felipe. Sólo una vez que Felipe tomase la dirección del proyecto, el emperador se sumaría a esta liga (23).

Pontus, una vez más, tuvo que posponer su visita a España, para dirigirse de nuevo a Roma. El hermano menor de Juan —el futuro Carlos IX de Suecia— había tomado parte activa en una conspiración contra su otro hermano, Erik, el cual murió envenenado a mediados de 1577. Además, el rumor de que este hecho había sido instigado por Juan recorrió Europa. Pero este escándalo no sería el único. A principios de julio, rumores preocupantes sobre Pontus llegaron a los oídos de Felipe a través de Zúñiga. El diplomático español pensaba que Pontus se estaba dejando llevar por sus propios motivos pecuniarios, en vez de por la lealtad a su nación, a la hora de negociar en Italia (24). Aunque Zúñiga no le especificó a Felipe la razón exacta de tal acusación, sí recomendaba la total ruptura de relaciones con el enviado sueco. A pesar de los esfuerzos de Pontus, su misión falló, a finales de agosto, por sus crecientemente malas relaciones con Zúñiga. Por esta razón, a principios de septiembre, Juan ordenó a Pontus retornar a Suecia. Pero esta vez no iría solo (25).

El 26 de mayo de 1577, el papa había tenido una reunión, en Villa Mondragone, con Everardo Mercuriano, secretario general de los jesuitas, y su secretario, Antonio Possevino. En esta reunión se decidió que Possevino iría a Suecia. El romano pontífice no estaba seguro de la buena disposición de Juan hacia el catolicismo; pero, además, una vez más esta misión no tenía objetivos meramente religiosos, sino también políticos, ya que Possevino trataría de

nombrado profesor de teología en un seminario en Estocolmo por el propio Juan III de Suecia. Para la primavera de 1577, Laurits ya tenía 70 estudiantes registrados en sus clases, entre los que se incluían 30 ministros de la Iglesia luterana. HÄGG, Göran: *Svenskhetens Historia*. Ed. Walhström & Widstrand, Estocolmo, 2003, p. 124; Nielsen informó al papa de que había logrado la conversión de Juan al catolicismo el 6 de mayo de 1578; sin embargo, esto nunca sería reconocido por el monarca sueco. HELK, Vello: «Laurentius Nicolai Norvegius S.J.: en Biografi med Bidrag til Belysning af Romerkirkens Forsøg på at Genvinde Danmark-Norge i tiden fra Reformationen til 1622», *Kirkehistoriske Studier*, vol. 22. Ed. Institut för Kirkehistorie, Københavns Universitet, Copenhagen, 1966, p. 71.

(22) BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 618.

(23) RICHARD, Philippe-Georges: *Pontus de la Gardie: Un Languedocien á la conquête de la Baltique*. Ed. Association des Amis des Archives de l'Aude, Carcassone, 1988, pp. 20-31.

(24) *Ibidem*, pp. 32-33; BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 619.

(25) BOËTHIUS : *op. cit.*, p. 619.

promover la unión con España (26). Así, el 13 de septiembre, la curia papal redactó una carta de recomendación para Possevino, quien salió de Italia hacia Suecia a principios de octubre acompañado por Pontus (27). Obviamente, Pontus no fue a España, tal y como había sido planeado en un principio (28), sino que escribió una carta de apología a Felipe, datada el 20 de septiembre, en la que instaba al monarca español a mandar una persona de su confianza para negociar en Suecia (29).

Finalmente, en enero de 1578, Felipe mandó un enviado, el capitán y secretario real Francisco de Eraso, a la corte sueca (30). Ésta era la primera vez que un embajador extranjero de una nación no báltica visitaba este país escandinavo. La elección de Eraso para esta misión no fue una coincidencia: hablaba alemán —lengua utilizada en la corte de Europa en asuntos diplomáticos—, además de poseer un gran entendimiento de la política tanto interna como exterior de España (31). Las órdenes de Eraso eran claras: Felipe necesitaba 30 ó 40 barcos de gran tamaño para la guerra en Flandes y, si era posible, obtener soldados/mercenarios suecos para ellos (32). Lo que realmente mantenía a Felipe interesado en este proyecto era el hecho de que Suecia no sólo podía proveerle de barcos gracias a la inagotable madera sueca, sino que también podía equiparlos con artillería merced a la abundancia de metales y herreros en este país. En España se había tratado la posibilidad de construir esta armada en otros lugares —como, por ejemplo, Escocia— aunque, al final de los debates, Suecia siempre salió victoriosa (33). Así, Eraso tenía órdenes de investigar los recursos de Suecia, y si Juan podía cumplir todas sus promesas. Si encontraba un entendimiento positivo de todo lo anteriormente especificado, comenzaría las negociaciones para una alianza con el soberano sueco, en cuyo caso lo más importante era obtener un buen precio final (34).

Antes de que Eraso llegase a Suecia, Juan le había consultado su plan con Possevino. Juntos habían esbozado un proyecto para la unión, proyecto que el nuncio había prometido someter al escrutinio del emperador y el papa. Possevino partió hacia Roma a finales de junio. La propuesta que el jesuita presentó al papa nos muestra los planes de Juan: una alianza de veinte años, durante la cual

(26) ARSI, FR, 323-202, «Antonio Possevino: Relationes de Missione Suecica»; BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 620.

(27) ARSI, *ibidem*.

(28) THAM: *op. cit.*, pp. 74-75.

(29) Felipe II hace mención de esta carta en la instrucción que dio a Eraso para ir a Suecia; sin embargo, el original parece haberse perdido. Ver BL, add. 28.708, ff. 100-101, «Instrucción que le dio Phelipe 2 a Francisco de Eraso para que fuese a Suecia», de fecha de 1578.

(30) *Ibidem*.

(31) CARLOS, Carlos Javier de: «El poder de los secretarios reales: Francisco de Eraso», en MARTÍNEZ MILLÁN, José: *La Corte de Felipe II*. Alianza Editorial, Madrid, 1994, pp. 37-72.

(32) HILDEBRAND, Emil: «Johan III och Filip II. Depescher frå del Spanska Sänderbudet till Sverige Kapten Francisco de Eraso, 1578-1579», en *Historisk Tidskrift: Utgifven af Svenska Historiska Föreningen*, vol. VII. Ed. Norstedt & Söner Förlag, Estocolmo, 1886, p. 6.

(33) *Ibidem*, p. 5.

(34) BL, ADD, 28.708, ff. 102-104, «Instrucción que le dio Phelipe II».

Suecia proveería a España de ayuda naval —40 barcos—, con municiones y vituallas para la guerra en los Países Bajos, o en cualquier otro frente que se terciase, si fuese necesario, por una compensación económica de 200.000 escudos. Si Felipe requiriese soldados y marineros suecos, tendría que pagar un suplemento por ellos, aunque no se especifica cuánto. Con todo este dinero, Juan sería capaz de reclutar tropas para la guerra contra Rusia. Además, el monarca sueco buscaba de Felipe la promesa de que, si fuese necesario, le ayudaría con tropas en la guerra contra Rusia (35). Juan también quería el total apoyo de España para la candidatura de su hijo Segismundo al trono de Polonia (36). Es evidente que Juan se tomó el boceto de plan seriamente, y que esperaba demasiado de la influencia de Possevino sobre el papa y el emperador (37).

Eraso llegó a Estocolmo a principios de junio. El embajador traía consigo una carta de presentación oficial para Pontus, quien inmediatamente le organizó una audiencia con el rey (38). En su entrevista con el monarca, éste le presentó la misma propuesta que Possevino había llevado al papa y al emperador. Con gran presteza, ya que su primer despacho desde Suecia data del 23 de junio, Eraso remitió copias del proyecto a Gabriel de Zayas —secretario de Estado de Felipe II—, a don Juan de Austria y al duque de Parma. En este proyecto, Eraso explicaba cómo en Suecia había unos 17 ó 20 talleres navales, en los que trabajaban unas 3.000 personas. Estos talleres pertenecían al duque Carlos, hermano del rey, con lo que su participación en el proyecto estaba asegurada. Ciertamente creía posible la construcción de dicha armada en Suecia y recomendaba Älvsborg como futura base en el Mar del Norte para la flota, al ser el mayor puerto y el de más calado en la costa occidental del país. En su despacho, Eraso también comenta los grandes recursos naturales de Suecia, destacando la buena y abundante madera y la gran cantidad de sal, pescado seco, pan, mantequilla y carne magra. El embajador era un resuelto partidario de la construcción de una flota en Suecia, pero opinaba que el coste final debería rondar los 70.000 escudos, y no los 200.000 que Juan había pedido (39).

Mientras esperaban respuesta por parte española, Eraso había visitado a la reina Catalina —abiertamente católica— y a Paolo Ferrari —quien había sido enviado por Juan hacía cinco años a negociar con el papa su proyecto (40)—, para conocer la predisposición del rey hacia el catolicismo. El propio Felipe había escrito la carta de presentación de Eraso para la reina de Suecia, y Juan de Zúñiga, otra para Paolo Ferrari (41). Tanto la reina como Ferrari creían

(35) ARSI, FR, 323-202, «Antonio Possevino: Relaciones de Missione Suecica».

(36) HILDEBRAND: *op. cit.*, p. 27.

(37) THAM: *op. cit.*, p. 75; HILDEBRAND: *op. cit.*, p. 26.

(38) Riksarkivet, Hispánica 62, f. 12, «Documentos diversos relativos a la Corona de España» de fecha de 1578-1597; BOËTHIUS: *op. cit.*, p. 75.

(39) AGS, E, leg. 686, f. 4, «Carta de Don Francisco de Eraso a Felipe II» de fecha de 23 de junio de 1578; HILDEBRAND: *op. cit.*, vol. VII, pp.10-11.

(40) Ver p. 72 de este mismo artículo.

(41) AGS, E, leg. 686, f. 3, «Carta de Felipe II a Catalina de Suecia», de fecha de 1578.

cercana la reconciliación de Juan con la Iglesia de Roma, alababan la gran labor de Eraso e instaban a Felipe a decidir su participación en el proyecto lo antes posible (42).

En sus despachos, Eraso también resaltaba las buenas intenciones de Juan, pero asimismo subrayaba cómo el monarca sueco estaba empezando a perder su paciencia debido a la tardanza de respuesta por parte del monarca español. Eraso, siempre con gran diligencia, le respondía que el proyecto se estaba estudiando en España, tal y como Felipe le había pedido en sus correspondencias (43).

Desafortunadamente, Felipe nunca llegó a enviar una respuesta definitiva a la propuesta del soberano sueco. La muerte del rey Sebastián I de Portugal, en agosto de 1578, abrió la posibilidad de la entronización de Felipe como monarca luso, algo que consideraba de mayor prioridad que la alianza sueca. Además, al obtener la corona de Portugal, España adquiriría la vasta flota portuguesa, con lo que la construcción de una nueva en Suecia no sería necesaria. Mientras la sucesión portuguesa se decidía, Juan escribió en varias ocasiones felicitando al monarca español por su gran elección de embajador (44); pero el trato de Juan con Eraso se volvió en estas circunstancias mucho más difícil, tal y como explicó el propio embajador en el que sería su último despacho desde la corte sueca, con fecha de 16 de julio de 1579 (45). Los 500 escudos que le habían sido dados para su manutención se agotaban (46) y, finalmente, en noviembre Eraso partió de Estocolmo. Era el final de las negociaciones. Ahora, lo único que Juan aguardaba era la vuelta de Possevino con noticias del papa y del emperador (47).

Mientras tanto, Possevino estaba en Roma, donde había presentado sus informes sobre la conversión de Suecia y la propuesta de Juan para su unión con España (48). La Curia no estaba satisfecha con el hecho de que Juan aún no se hubiese declarado públicamente católico, lo cual consideraba un requisito obligatorio para poder tratar posteriormente cualquier otro tema, como, por ejemplo, el plan español del rey sueco. La decepción de Juan fue grande cuando Possevino le informó por carta de la negativa a su propuesta por parte de la curia papal. El nuncio decidió quedarse en Roma en vez de ir a Praga a entrevistarse con el emperador, ya que a esas alturas consideraba que la misión

(42) AGS, E, leg. 686, f. 12. «Carta de Catalina de Suecia a Felipe II» de fecha de 1579.

(43) *Ibidem*, 17-20. «Carta de Don Francisco de Eraso a Felipe II», de fecha de 1578; ff. 15-16. «Carta de Felipe II a Don Francisco de Eraso», de fecha de 1578.

(44) THENIER, 1842, 3, p. 108.

(45) AGS, E, leg. 686, f. 11. «Carta de Don Francisco de Eraso al Secretario Zayas», de fecha de 16 de julio de 1579.

(46) HILDEBRAND, 1886, 7, p. 9.

(47) THAM, 1960, p. 75.

(48) BL, ADD, 16541, ff. 1-3. «Antonio Possevino a Gregorio XIII: Relatione del Regno di Suetia» de fecha de 1579; la Curia, no satisfecha con los resultados obtenidos por Possevino, decidió que el jesuita Emilio Malvezzi, de Bolonia, lo reemplazara en Suecia como nuncio papal. BOËTHIUS: pp. 620-621.

(49) BL, ADD, 16541, f. 3. «Antonio Possevino a Gregorio XIII: Relatione del Regno di Suetia» de fecha de 1579; ARSI, FR 323-202. «Antonio Possevino: Relationes de Missione Suecica».

había fallado (49). El nuncio escribió una última carta a Felipe el 14 de noviembre de 1579; lamentándose del fracaso de la alianza y pidiendo al monarca que no cerrara las puertas a futuras conversaciones con Juan (50). A partir de entonces, Possevino decidió dedicar todos sus esfuerzos a introducir jóvenes suecos en colegios católicos —en especial en los de Braunsberg, Fulda, Olmütz y Praga—, con la intención de crear un clero católico nacional. Possevino no volvería a Suecia como nuncio y vicario apostólico de Escandinavia hasta varios años más tarde (51).

En marzo de 1579, Juan envió un nuevo embajador al emperador. Las instrucciones hacían referencia a muchas cuestiones, la más importante de las cuales era la sucesión de su hijo al trono de Polonia. Sin embargo, esta vez no se hacía mención de los planes de unión con España. Presumiblemente, esto significaba que para entonces Juan consideraba sus planes fracasados y no deseaba discutirlos más (52).

El proyecto de Juan para crear una alianza con España podría ser analizado desde dos puntos de vista: como motivado por la necesidad del monarca sueco de un poderoso aliado para acabar con las luchas de poder dentro de su país, y como alentado por razones puramente financieras. Verdaderamente, una alianza con el papa o con Felipe podría haber inclinado la balanza de poder hacia Suecia pero, visto en el marco de la historia de la política exterior sueca en el Mar del Norte, había un designio de más aliento en los planes de Juan: el interés de Suecia, al cooperar con España, en ganar acceso al comercio holandés, ya que Felipe era no sólo el rey de España, sino que entre sus vastas posesiones se incluían los Países Bajos, en esta época el corazón comercial de Europa. Además, es necesario recordar que Suecia, en realidad, carecía de rutas comerciales terrestres que la uniesen con el resto del continente. Asimismo, si Juan pudiese alcanzar una unión política duradera con Felipe y ganar su apoyo con tropas y dinero, podría materializar sus objetivos en el Este, particularmente en Estonia, sin temor de un ataque por parte de Rusia. Una vez en posesión de Narva, Suecia podría monopolizar el comercio holandés en el Báltico y en el mercado ruso (53).

Para Juan era evidente que ninguna de las naciones nórdicas era lo suficientemente poderosa para controlar el Mar del Norte y el Báltico sin ayuda extranjera. En principio, es posible que el monarca sueco creyera que para Suecia apoyar a España en la guerra en los Países Bajos no supondría un riesgo, ya que durante las negociaciones la república holandesa no había sido aún proclamada y, de esta manera, el conflicto en los Países Bajos parecía más una «revuelta» que una «guerra», revuelta que Felipe podría sofocar fácilmente. Sin embargo, las propuestas de Juan eran altamente irrealistas. Habría sido imposible construir una armada para Felipe o dejar usar el puerto de Älvsborg a los buques españoles sin entrar en conflicto con Dinamarca, la cual, tenien-

(51) ARSI, FR, 323-202. «Antonio Possevino: Relaciones de Missione Suecica».

(52) THAM: *op. cit.*, pp. 75-76.

(53) *Ibidem*, pp. 76-77.

do en consideración su historia política pasada y futura, se habría aliado con Inglaterra antes que con Suecia, su enemigo natural, o con una potencia católica, como era el caso de España (54), tal y como el propio emperador Rodolfo II había señalado (55).

El hecho de que el futuro aliado fuese una nación católica no era ningún obstáculo para Juan, sino que lo encontraba ventajoso. El monarca sueco sabía que una alianza con España redundaría en el subsecuente apoyo del papa para la candidatura de su hijo Segismundo, católico, al trono de Polonia (56). Además, durante todo este período Juan mantuvo una postura ambigua respecto a sus creencias religiosas. Mientras que oficialmente era protestante, se casó con una princesa católica y siempre propugnó un acercamiento a Roma (57).

Era comprensible que Gregorio XIII, desde un principio, viese con buenos ojos la iniciativa sueca. Al ayudar a Juan con sus planes, el papa quería obtener una gran victoria, real y propagandística, sobre el protestantismo. El error del papa fue subestimar la seriedad en las ideas y esfuerzos de Juan; además, el método de retener el interés del rey con ilusiones y cortinas de humo en vez de darle garantías, solamente llevó a Juan a prácticamente romper todas sus comunicaciones con Roma (58).

A través del persuasivo poder de una opinión a menudo repetida, nos hemos acostumbrado a la idea de que Felipe II estaba dominado por su religiosidad. Puede afirmarse que el monarca español, obsesivamente devoto de su fe, estaba tremendamente preocupado por reinstaurar la fe católica tanto en Suecia como en el resto de la Europa central y septentrional; pero puede también afirmarse que, a pesar de que ciertamente las agonías de los herejes le habrían deleitado, Felipe sabía cuáles eran sus prioridades: obtener una base segura en el Mar del Norte, la cual podía significar el final de la rebelión en los Países Bajos y de la ayuda inglesa a los rebeldes. Si bien no se puede especular sobre cuán diferente habría sido el resultado de la misión de la armada de 1588 si España hubiese contado con una flota septentrional y bases en el Mar del Norte, sí se puede asegurar, sin duda, que hubiese sido muy distinto. De cualquier modo, tras el desastre de la Gran Armada se contempló la posibilidad de encargar la construcción de una flota en Suecia. A finales de 1589, el coronel William Sempill —asesor político-militar en asuntos británicos y centro-norteeuropeos de la corte española durante los reinados de Felipe II, Felipe III y Felipe IV—, en una carta al monarca español, comentó que se debería reconsiderar la idea de entablar negociaciones con Suecia para acelerar la construcción de una nueva armada (59). Es muy

(54) HILDEBRAND: 1886, 7, p.49.

(55) Ver p. 76 de este mismo artículo.

(56) HILDEBRAND: 7, p. 5.

(57) Ver n. 14 de este mismo artículo.

(58) NORDSTROM: 2002, pp. 145-8.

(59) SCA, CA4/1/5, ff. 1-6, «Carta del Coronel William Sempill a Felipe II», de fecha de 1589. William Sempill se convertiría en el «padre» de la reconstruida Marina española de comienzos del siglo XVII. SÁENZ CAMBRA, 2004, pp. 21-24, pp. 35-37.

posible que esta idea no encontrase apoyos en la corte castellana, donde cada vez eran más los que creían que España debía concentrar sus esfuerzos en los problemas internos y abandonar su política de cruzadas religiosas (60).

Pero, para Felipe, la idea de una alianza entre España y Suecia no desapareció con la muerte de Juan en noviembre de 1592. Meses después, cuando Segismundo III de Polonia se convirtió en rey de Suecia, Felipe se volvió a interesar por la posibilidad de obtener una base naval en el país escandinavo (61). La guerra contra Inglaterra había fallado, así como sus armadas. La posibilidad de usar Escocia como base en el Mar del Norte se estaba volviendo menos viable debido a las crecientemente amistosas relaciones entre Jacobo VI de Escocia e Isabel I de Inglaterra (62). De esta manera se estaban considerando nuevas alternativas, y la posibilidad de obtener una alianza con Suecia nuevamente se volvió atractiva.

Un ejemplo de este renovado interés español en el país escandinavo fue la adquisición por parte hispana de dos cartas náuticas de las aguas nórdicas durante este período. En 1539, Olaus Magnus, último arzobispo católico de Suecia, publicó en Venecia su *Carta náutica y descripción de los reinos nórdicos y sus características*. Tan sólo se hicieron dos copias; una fue enviada por el geógrafo veneciano Giambattista Ramusio a Gonzalo Fernández de Oviedo, historiador y cronista de Indias, quien la describió en su *De la historia natural y general de las Indias* (63). El otro ejemplar de estas cartas fue adquirido por la corona española, y por algún tiempo formó parte del catálogo de la biblioteca real de El Escorial. En 1593 esta carta llegó al Palacio Real, pero su adquisición por parte de Felipe II no fue una coincidencia, ya que ese mismo año comenzó una serie de negociaciones con Segismundo Vasa para, entre otras cuestiones, obtener el libre uso del puerto de Älvsborg como lugar de aprovisionamiento y reparación de su flota septentrional, algo extremadamente similar a lo negociado con su padre, Juan III, pocos años antes (64). Segismundo, impopular en la protestante Suecia al ser católico, deseaba la ayuda española temiendo una posible rebelión, como si previese lo que ocurriría años más tarde, en 1599, cuando fue destronado y sustituido por su tío Carlos IX. De esta manera, es muy probable que Felipe requiriese la carta en caso de finalmente obtener el libre uso del puerto de Älvsborg como en caso de tener que apoyar a Segismundo en un levantamiento por

(60) PARKER, Geoffrey: *Philip II*. Ed. Open Court, Chicago, 1996, p. 184.

(61) AUERBACH, Inge: «The Bohemian Opposition, Poland-Lithuania and the Outbreak of the Thirty Years War», en EVANS, Robert John Weston: *Crown, Church and Estates: Central European Politics in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. Ed. Macmillan, Basingstoke, 1991, p. 209.

(62) Ver, por ejemplo: «Carta de Isabel I de Inglaterra a Jacobo VI de Escocia», de fecha de enero 1593, en HARRISON, George Bagshawe: *The Letters of Queen Elizabeth*. Ed. Cassell & Co. Ltd., Londres, 1935, pp. 224-225; SÁENZ-CAMBRA, Concepción: *Scotland and Philip II, 1580-1598: Politics, Religion, Diplomacy and Lobbying* (tesis doctoral). Universidad de Edimburgo, 2003, p. 187.

(63) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Sumario de la natural historia de las Indias*. Espasa Calpe, Madrid, 1992, p. 142.

(64) Ver pp. 69 de este mismo artículo.

parte de los protestantes. Ambos ejemplares han desaparecido en el transcurso de los años, y hoy en día tan sólo conocemos su existencia gracias a las referencias bibliográficas (65).

La muerte de Felipe II, en 1598, y la entronización de un nuevo rey español comportaron un cambio radical en el marco de la política europea. Siguiendo las instrucciones de su padre, Felipe III se preocupó por cerrar todos los frentes bélicos que mantenía la monarquía hispánica: la paz de Vervins (1598) y la de Londres (1604) supusieron el fin de las hostilidades con Francia e Inglaterra, respectivamente, mientras que la tregua de los Doce Años (1609) pospuso el conflicto con los holandeses hasta 1621. La política naval iniciada por Felipe II se había truncado en gran parte debido al clima de la *Pax hispanica*, y también por la sangría que para las maltrechas finanzas suponía mantener a los ejércitos y la Marina, estando los rivales en paz. La crisis económica y los consejos del valido real don Francisco de Sandoval y Rojas, duque de Lerma, promovieron una política de no confrontación con los enemigos tradicionales y de concentración en los problemas internos, política en la cual Suecia y el Mar del Norte no tenían cabida (66).

Bibliografía

Manuscritos

- Archivo General de Simancas (AGS), Valladolid, Estado, leg. 686.
- Archivos Católicos de Escocia, «Scottish Catholic Archives» (SCA), Edimburgo, Colleges Abroad (CA), 4/1: «Cartas y documentos pertenecientes al Coronel William Sempill, 1554-1601».
- Archivo Nacional Británico, «Public Record Office» (PRO), Londres, State Papers (SP), 84/52.
- Archivum Romanum Societatis Iesu (ARSI), Roma, Film Role (FR), 323-202.
- Biblioteca Británica, «British Library» (BL), Londres, ADD: «Additional MSS» 16541, 28698 y 28708, King's: 111, vol. I.

Obras impresas

ALLEN, Paul: *Philip III and the Pax Hispanica, 1589-1621: The Failure of Grand Strategy*. Yale University Press, New Haven, 2000.

AUERBACH, Inge: «The Bohemian Opposition, Poland-Lithuania and the Outbreak of the Thirty Years War», en EVANS, Robert John Weston: *Crown, Church and Estates: Central European Politics in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*. Ed. Macmillan, Basingstoke, 1991.

BOËTHIUS, Bertil: *Svenskt Biografiskt Lexicon*. Ed. AB, Estocolmo, 1918.

CARLOS, Carlos Javier de: «El poder de los secretarios reales: Francisco de Eraso», en MARTÍNEZ MILLÁN, José (dir.): *La corte de Felipe II*. Alianza Editorial, Madrid, 1994.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel: *Tres embajadores de Felipe II en Inglaterra*. Ed. Sánchez Ocaña, Madrid, 1951.

(65) RICHTER, Herman: *Olaus Magnus: Carta Marina, 1539*. Ed. The Swedish History of Science Society, Lund, 1967, 11:2.

(66) ALLEN, Paul: *Philip III and the Pax Hispanica, 1589-1621: The Failure of Grand Strategy*. Yale University Press, New Haven, 2000, cap. I.

CONCEPCIÓN SÁENZ-CAMBRA

FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Sumario de la natural historia de las Indias*. Espasa Calpe, Madrid, 1992.

GLETE, Jan: *Navy and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America, 1500-1860*. Ed. Almqvist & Wiksell International, Estocolmo, 1993.

HÄGG, Göran: *Svenskhetens Historia*. Ed. Wahlström & Widstrand, Estocolmo, 2003.

HARRISON, George Bagshawe: *The Letters of Queen Elizabeth*. Ed. Cassell & Co. Ltd., Londres, 1935.

HELK, Vello: «Laurentius Nicolai Norvegus S.J.: en Biografi med Bidrag til Belysning af Romerkirkens forsøg på at Genvinde Danmark-norgue i Tiden fra Reformationen til 1622», vol. 22 de *Kirkehistoriske Studier*. Ed. Institut för kirkehistorie, Københavns Universitet, Copenhage, 1966.

HILDEBRAND, Emil: «Johan III och Filip II. Depescher från del Spanska Sänderbudet till Sverige Kapten Francisco de Eraso, 1578-1579», en *Historisk Tidskrift: Utgifven af Svenska Historiska Föreningen*. Ed. Norstedt & Söner Förlag, Estocolmo, 1886.

JONES, Colin: *The Cambridge Illustrated History of France*. Cambridge University Press, Cambridge, 1999.

MESSENIUS, Johan: *Scondia Illustrata-Det Förhärligade Skandinavien*. Estocolmo, 1700-1705.

NORDSTROM, Byron: *The History of Sweeden*. Greenwood Press, Westport, 2002.

PARKER, Geoffrey: *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1567-1659: The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries' Wars*. Cambridge University Press, Cambridge, 1988.

—*Philip II*. Ed. Open Court, Chicago, 1996.

RICHARD, Philippe-Georges: *Pontus de la Gardie: Un Languedocien à la conquête de la Baltique*. Ed. Association des Amis des Archives de l'Aude, Carcassonne, 1988.

RICHTER, Herman: *Olaus Magnus: Carta Marina, 1539*. The Swedish History of Science Society, Lund, 1967.

SÁENZ-CAMBRA, Concepción: *Scotland and Philip II, 1580-1598: Politics, Religion, Diplomacy and Lobbying* (tesis doctoral). Universidad de Edimburgo, 2003.

—«William Sempill of Lochwinnoch (1546-1633): Spain's Military Adviser for British and Northern European Affairs», *Military History*, vol. 21, núm. 4, 2004.

THAM, Wilhelm: *Den Svenska Utrikespolitikens Historia*. Ed. Norstedt & Söners Förlag, Estocolmo, 1960.

THEINER, Augustin: *La Suède et le Saint-Siège sous les Rois Jean III, Sigismund III et Charles IX d'après des Documents trouvés dans les Archives du Vatican*. Paris, 1842.

ATENCIÓN HOSPITALARIA PARA GENTE DE MAR EN LIMA Y EL CALLAO DURANTE EL VIRREINATO

Jorge ORTIZ SOTELO
Asociación de Historia Marítima
y Naval Iberoamericana

La vida marítima peruana durante el virreinato tuvo dos etapas más o menos definidas. La primera corre desde el inicio de la presencia española hasta principios del siglo XVIII, período en el que la actividad marítima de la costa oeste americana se desarrolló en forma aislada y en buena medida estuvo controlada por los navieros y comerciantes de El Callao. La segunda etapa corresponde al período en que, con creciente frecuencia y usando la vía del cabo de Hornos, comenzaron a arribar a la costa oeste naves provenientes del Atlántico. El aislamiento del Pacífico llegó a su fin y la hegemonía de El Callao comenzó a ser amenazada, recibiendo duros golpes con el maremoto que en 1746 destruyó dicho puerto, y el posterior establecimiento del libre comercio y la creación del virreinato del Río de la Plata. En ese contexto, la defensa naval de la costa oeste americana estuvo en manos de la Armada de la Mar del Sur desde 1580 hasta su práctica desaparición en 1746, siendo sustituida en esa labor por la Real Armada.

La presencia de un significativo número de naves mercantes y de guerra en El Callao a lo largo de todo este período acarreó necesidades de diverso tipo, entre ellas las referidas a la atención sanitaria de sus dotaciones. Hubo dos tipos de respuesta a esta necesidad: una, privada, que dio origen al limeño hospital de marineros del Espíritu Santo; y otra, pública, que se plasmó inicialmente en el de Nuestra Señora de la Covadonga y, posteriormente, en el Hospital de Bellavista, a cargo de la Real Armada, ambos en El Callao. En este artículo trataremos sobre la vida de estas tres instituciones.

El Hospital del Espíritu Santo (1)

Desde tiempos muy antiguos, la gente de mar estableció especiales vínculos entre sí, organizándose para colaborar en el restablecimiento de su salud y disfrutar de una vejez tranquila y, cuando llegara el momento, de un entierro digno. En el caso peruano, dicho tipo de organización data al menos de 1575,

(1) RABÍ CH., Miguel: «El Hospital del Espíritu Santo y la protección de la gente de mar, siglos XVI a XIX», *Revista del Archivo General de la Nación*, núm. 13. Lima, Ministerio de Justicia, 1996, pp. 85-94.

pues el 28 de mayo de ese año se aprobaron las ordenanzas de la Hermandad del Espíritu Santo, formada por un grupo de navieros, armadores, capitanes y pilotos, que debía auxiliar a sus miembros y a otra gente de mar cuando estuvieran enfermos, alimentarlos y albergarlos en su vejez y, finalmente, enterrarlos al momento de su deceso.

Bajo la presidencia del naviero de origen griego Miguel de Acosta, y merced a una donación suya, la hermandad adquirió un terreno en la esquina de las calles La Manita o La Viuda y Gremios, que pasó a llamarse calle del Espíritu Santo, donde se construyó un hospital con varias salas y capacidad de albergar casi un centenar de camas, acomodadas en una o dos hileras y orientadas todas hacia el altar mayor de su capilla, que era amplia, cubierta de vigas y tablazón a modo de artesonado (2). Contaba, asimismo, con patios, huerta, botica, ambientes de servicio y administrativos, y un cementerio para marineros. Parte de la huerta fue vendida en 1672 a los padres dominicos, quienes levantaron allí el santuario de Santa Rosa (3).

El terremoto de octubre de 1746 afectó al edificio, sin que la hermandad pudiera repararlo adecuadamente. En marzo de 1750, durante una visita al hospital, el virrey conde de Superunda pudo percatarse de esta indigencia, anotando que «se halla sumamente maltratado amenazando ruina las salas en que se hayan (*sic*) las camas de los enfermos con gran peligro de ser sepultados en ellas con cualquier terremoto que se repita» (4). Ante esta situación, dispuso que el Tribunal del Consulado convocara a los dueños de navíos, maestros y pilotos para que evaluaran la conveniencia de trasladar dicho hospital a Bellavista. Con algunas salvedades, los miembros de la hermandad se mostraron de acuerdo con el traslado, siempre que no les demandara gastos adicionales (5). Sin embargo, al disponerse a efectuar el traslado, se encontró que el terreno donado por Acosta a fines del siglo XVI no podía ser vendido (6), acordándose en consecuencia iniciar la refacción del hospital y comprar una calesa para facilitar el traslado de los enfermos de El Callao a Lima (7). Como parte de estos trabajos, en 1774 el virrey Amat «acordó algunas reformas y fabricó una espaciosa sala para más enfermos» (8).

La Hermandad del Espíritu Santo estaba regida por un cabildo o asamblea formado por un mayordomo, cuatro diputados y los hermanos veinticuatro, y sus ingresos provenían de los aportes de los navieros y armadores —que debían

(2) HARTH-TERRE, Emilio: «Hospitales mayores de Lima en el primer siglo de su fundación», *Anales*, núm. 16. Instituto de Arte Americano e Investigación Estética de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Buenos Aires, 1963, p. 15.

(3) RABÍ: *op. cit.*, p. 87.

(4) Archivo Histórico del Instituto Riva-Agüero (en adelante, IRA), colección Maldonado, AI25, Lima 17-3-1750, conde de Superunda al Tribunal del Consulado.

(5) *Ibidem*, AI45, Lima 30/4/1750, Acta de la Junta de la Hermandad.

(6) *Índice del Archivo del Tribunal del Consulado de Lima*. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda, Lima, 1948, p. 185.

(7) RABÍ: *op. cit.*, p. 90.

(8) MENDIBURU, Manuel de: *Diccionario histórico-biográfico del Perú. Parte que corresponde a la época de la dominación española*, t. I. Imprenta de J. Francisco Solís, Lima, 1874, p. 229.

pagar dos pesos mensuales por cada 50 toneladas de carga— y del 5 por 100 de los salarios de la tripulación. Estos aportes, que llegaron a montar unos 5.000 pesos anuales, constituyeron la base para un temprano sistema de pensiones y seguridad social, conforme vemos en el caso de Diego José de Torres:

«Capitán, maestre y piloto de esta carrera y matriculado en la hermandad de dicho hospital desde el año de 1776 hasta el de 1818, en que se cuentan 42 años contribuyendo todo este tiempo el 5 % de mi sueldo con arreglo a el (*sic*) que siempre he disfrutado de 80, 100 y 125 pesos mensuales, con la esperanza de ser en él auxiliado siempre que me hallara enfermo, y de disfrutar en mi vejez de alimentos, casa, vestido, entierro, sepultura y demás exequias...»

Con sesenta y seis años de edad, «achacoso, falto de vista para continuar la navegación y viviendo a expensas de la mesa que por caridad me franquea d. Francisco Montes», Torres ingresó al convento de los descalzos, obteniendo de la hermandad una decorosa pensión de 10 pesos mensuales (9).

La atención que se brindaba en el hospital no se limitaba a El Callao, pues también cubría gastos en otros puertos americanos (10):

«En Valparaíso, que es el puerto más frecuentado, hay un apoderado para que éste dé las bajas a los enfermos, y se curen donde quieran por la mala asistencia que hay en el Hospital de San Juan de Dios, a pedimento de los mismos capitanes, abonándoles cuatro reales diarios que se les da allí en plata. En Guayaquil pagan al Hospital de San Juan de Dios todo buque que entra, los mayores cincuenta pesos, los de segunda veinticinco y los menores doce y medio, para curación de las tripulaciones, que a todos se les abona aquí, y donde no hay hospitales los capitanes procuran curarlos en casas particulares y con su planilla firmada se les abona. En San Blas, Acapulco y Panamá se les abona[n] ocho reales diarios por cada marinero, y doce por los oficiales, por ser países más caros» (11).

El hospital también atendía a algunos particulares, familiares y esclavos de los miembros de la hermandad, enfermos derivados de otros hospitales, etc. Cada uno de estos pacientes debía pagar entre cuatro y ocho reales diarios por su atención, lo que incrementaba los fondos de la Hermandad pero también generó más de un reclamo por deudas pendientes. Esto último se hizo más dramático entre 1819 y 1821, cuando el tráfico marítimo limeño fue reducido a su mínima expresión conforme podemos apreciar de los expedientes inicia-

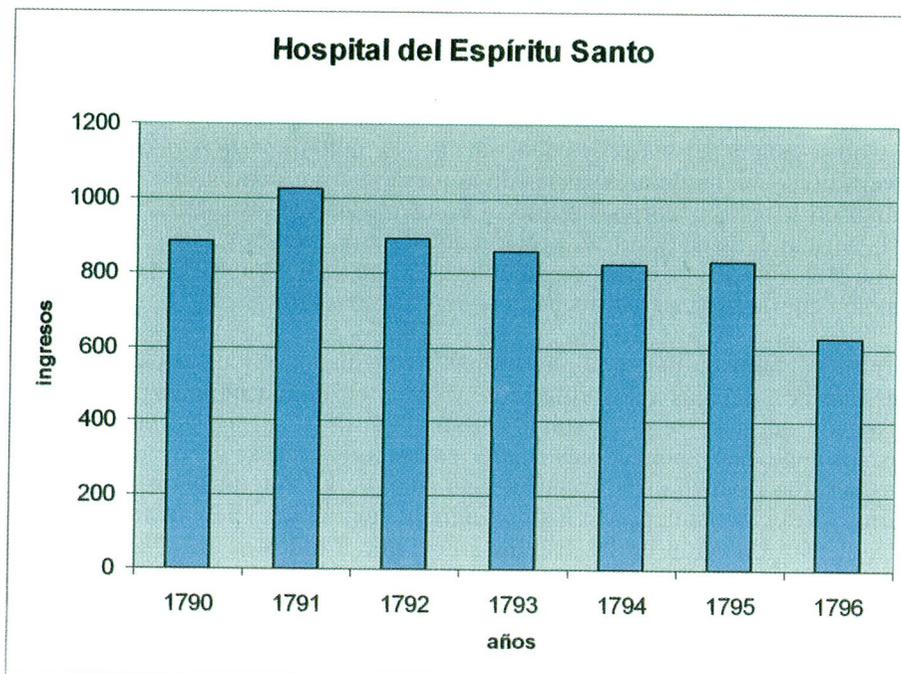
(9) Archivo General de la Nación (en adelante, AGN), C-6, legajo 41, Hospitales, Diego José de la Torre al mayordomo y diputados del Hospital del Espíritu Santo, Lima, 10/5/1818.

(10) IRA, colección Maldonado, AI25, Lima 3/5/1750, carta de la Hermandad al conde de Superunda.

(11) IRA, colección Maldonado, AI49, Lima 20/11/1816, Ángel Tomás de Alfaro al virrey Pezuela.

dos por el mayordomo Sebastián de Ugarriza contra Ángel Tomás de Alfaro, dueño del navío *Milagro*, por la curación de sus esclavos desde mayo de 1818 hasta abril de 1820; y contra José Santos Arismendi, dueño de la fragata *Cleopatra*, sobre deuda de su último viaje a California, de donde retornó en octubre de 1820 (12).

El siguiente cuadro, elaborado tomando como base la información de *El Mercurio de Lima* y las *Guías de forasteros de Lima*, consigna el número de enfermos ingresados en dicho hospital entre 1790 y 1796.



Los mayordomos del hospital fueron los responsables directos de la administración de los fondos y del buen funcionamiento del centro, contribuyendo muchas veces ellos mismos de una u otra manera. Eran elegidos entre los dueños de los navíos. El primero en ejercer esa función fue el propio Miguel de Acosta, mayordomo desde su fundación hasta al menos 1587. Si bien el cargo era anual, hubo varios mayordomos que, como Acosta, fueron reelegidos varias veces; tales son los casos de Juan de Garay y Otáñez (1670-1688), Francisco de Barrionuevo (1688-1714), Vicente Lee (de) Flores, Manuel de Olivos (ambos en tiempos del marqués de Villagarcía), Pedro de la Peña y Lillo (1749), Antonio Elías (1770-1773), Sebastián de Ugarriza (1819-1820) y José Rodulfo (1820-1822) (13).

(12) AGN, C-6, legajo 41, Hospital del Espíritu Santo.

(13) *Ibidem*; RABí: *op. cit.*, p. 91.

Uno de los mayordomos que más interesan a este trabajo fue el capitán Francisco Ruiz Lozano, quien había sido nombrado cosmógrafo mayor del Perú en 1662. Tras pasar algunos años examinando a los pilotos, que debían contar con su aprobación para poder ejercer la profesión, planteó al virrey conde de Santiesteban establecer una cátedra de matemáticas con aplicación a la náutica, de modo que los pilotos pudiesen instruirse en los fundamentos de su profesión. El virrey aprobó dicha fundación el 13 de marzo de 1665, y Ruiz Lozano logró convencer a la Hermandad del Espíritu Santo para que la cátedra funcionara en el hospital. Fue así: el 17 de julio de ese mismo año tuvo lugar su inauguración, conforme la refiere el escribano Fernández de Algaba (14):

«Fui llamado del capitán Francisco rruis (*sic*) Locano cosmógrapho mayor del reino al hospital del espíritu santo y [h]abiendo llegado a la puerta de Un salón del segundo patio de la Enfermería a mano derecha bi (*sic*) que estava (*sic*) el dicho capitán francisco rruis Locano puesto Enpie (*sic*) En Una cátedra que dixerón ser de cosmographía de que el excelentísimo Sr. conde de Santiesteban Virrei destos rreinos le hizo merced y estava orando en el arte de cosmographía estando presente el señor Dn. manuel de benavides y de la cueva hixo de su Excelencia que trajo orden y decreto para desde la paresión de dicha cátedra la qual le dio y tomó el dicho capitán francisco rruiz Locano haciendo diferentes actos quietas y pacíficamente sin contradicción de persona alguna. Como a las once del día a que se le hallaron presentes algunos catedráticos desta Real Unibersidad (*sic*) de diferentes facultades y muy gran concurso de gente de todo lo qual me pidió se informe el dicho capitán francisco rruiz Locano».

La vinculación de Ruiz Lozano con el hospital habría de durar varios años y se tornó bastante cercana, hasta el punto de que construyó una sala para que «sea y sirva de estudio y avitación (*sic*) de marineros y hombres de mar». Al momento de fallecer dispuso que los «glovos (*sic*) que tengo en el quarto de mi estudio en mi casa se den y pongan en dicha sala del dicho [h]ospital para estudio de dichos marineros sin que en ningún tiempo puedan los mayordomos de dicho [h]ospital enagenarlos (*sic*) ni venderlos pues es mi voluntad estén en dicha sala» (15).

La cátedra de matemáticas de la ciudad de Lima continuó siendo dictada en el hospital de marineros hasta 1708, cuando falleció Juan Ramón Coninck, sucesor de Ruiz Lozano en el cargo de cosmógrafo mayor del Perú y catedrático de matemáticas.

(14) AGN, Escribanos, Fernández Algaba, protocolo 459, f. 449, 13-7-1665, testimonio del escribano.

(15) Archivo Arzobispal de Lima, testamento de Ruiz Lozano 1715-1719, Memoria de las mandas y forzados que el señor general Francisco Ruiz Lozano deja ordenado que ejecuten sus albaceas. Acapulco, 14-10-1677.

El viejo local del Espíritu Santo volvió a convertirse en centro de enseñanza en 1817, al establecerse en él la Academia Real de Náutica de Lima, que había venido funcionando desde 1793 en el Cuartel de Desamparados. Junto con la Academia fue trasladado el importante Depósito Hidrográfico de Lima, ambas instituciones regidas por el notable piloto español Andrés Baleato, quien continuó desempeñando sus labores hasta julio de 1821, año en que debió cesar en sus funciones ante la inminente ocupación de la ciudad por las fuerzas patriotas. En noviembre de ese mismo año, el nuevo gobierno designó en su reemplazo al teniente primero Eduardo Carrasco, viejo alumno y profesor de la Academia. La nueva institución se llamó Escuela Central de Marina y funcionó en ese local hasta que la ocupación realista de Lima, en 1823, obligó a una apresurada mudanza a El Callao de la Academia y del valioso Depósito Hidrográfico.

De esta suerte, al margen de sus labores en el campo de la salud, el Hospital de Marineros del Espíritu Santo constituyó un elemento en torno al cual giró parte de la actividad marítima peruana. En sus ambientes no sólo se encontraban hombres de mar enfermos y convalecientes, sino también algunos viejos armadores, navieros, pilotos, marineros y jóvenes estudiantes, compartiendo todos ellos sus experiencias. La hermandad que lo regía, asimismo, logró constituir un eficiente sistema de prevención social que permitía un retiro decoroso para aquellos que habían pasado su vida trabajando en la mar.

La hermandad cesó en sus funciones el 10 de junio de 1821, en el marco de la guerra por la independencia peruana, y un año más tarde se trasladaron sus efectos al Hospital de Bellavista y a algunos otros de Lima. El local subsistió hasta 1940, cuando fue demolido para ampliar una avenida limeña.

El Hospital de Nuestra Señora de la Covadonga

La existencia de un hospital para marineros en Lima y no en El Callao merece una breve explicación. Hacia 1575, el puerto de Lima contaba con muy poca población española, la mayor parte de ella dedicada a atender las naves del comercio, cuando no se trataba de tripulantes que estaban a la espera de embarcarse. Como se recordará, El Callao no fue fundado hasta los últimos años del siglo XVI por el empuje de aquellos que se fueron asentando en la orilla del mar. A finales de ese siglo ya contaba con alcalde, juez, iglesia mayor y cuatro conventos, lo que hizo evidente la necesidad de brindar algún tipo de servicio médico para la creciente población. Sin embargo, parece que la iniciativa de establecer un centro hospitalario en el puerto no correspondió a las autoridades españolas, sino a Pedro Carvajal Manchipula, curaca de El Callao, quien construyó un hospital al sur de la ciudad y lo entregó a los religiosos de San Juan de Dios con la condición de «curar a los indios de El Callao gratuitamente en una sala especial» (16). Al parecer, los Hermanos de

(16) HOMBERG, Richard, y NÚÑEZ MANCO, Fernando: «El presidio, 1615-1746», en *Historia de El Callao*, t. I, vol. 2. Centro de Investigaciones Históricas de El Callao, El Callao, 1990, p. 40.

la Caridad no cumplieron con su parte del trato, pues en algún momento a los indígenas les fue negada la atención, dedicándose exclusivamente a la población del puerto. Durante el gobierno del virrey marqués de Montesclaros (1607-1615), los Hermanos de la Caridad mudaron el hospital a una casa que habían comprado a Pablo de Estrada, ubicada cerca a la desembocadura del río Rímac. En 1616, cuando se creó el presidio de El Callao, con cinco compañías de infantería, este servicio debió ser ampliado hasta las 70 camas. Conocido como Hospital de Nuestra Señora de la Covadonga, estuvo servido por doce religiosos y dos sacerdotes. En 1640, cuando se levantaron las murallas para proteger El Callao de las amenazas holandesas, el hospital quedó inutilizado (17), volviendo a mudarse al oeste de la ciudad amurallada (18), para quedar finalmente destruido por el maremoto de 1746.

La gente de mar no insistió mucho en la necesidad de reemplazar dicho hospital, puesto que

«toda la marinería tenía sus casas, familias o amigos en donde podían curarse con más formalidad, eran muy raros los que se valían del hospital, acudiendo cuando la ocasión o la necesidad les instaba al de Lima, donde tenía toda la gente de mar, así de los navíos de guerra como de los mercantes, un hospital fundado y dotado para sus curaciones con el título del Espíritu Santo, el cual estaba administrado por los mismos navegantes, y además de las enfermerías que tenía para los marineros, había en él otras piezas separadas para oficiales de mar y gente de alguna más distinción» (19).

Si bien estos argumentos eran reales, al momento de establecer el pueblo de Bellavista, el virrey conde de Superunda consideró conveniente dotarlo de hospital, para atender al creciente número de naves que arribaban al puerto luego de un largo viaje desde el Atlántico, muchas veces con numerosos enfermos a bordo. Como ya hemos visto, los intentos llevados a cabo en 1750 para trasladar el Hospital del Espíritu Santo de Lima a El Callao fracasaron, pero el asunto seguía pendiente el 9 de abril de 1770, cuando la nave francesa *St Jean-Baptiste* arribó al puerto con la mayor parte de su dotación afectada por escorbuto.

El Hospital de Bellavista

El *St Jean-Baptiste* había zarpado casi un año atrás del puerto de Pondicherry, en la India, con 194 hombres a bordo, arribando a las costas peruanas

(17) CLAVIJO Y CLAVIJO, Salvador: *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1944, p. 258. QUIROZ CHUECA, Francisco: *Imágenes de El Callao antiguo. Descripciones escritas y gráficas*. Centro de Investigaciones Históricas de El Callao, El Callao, 1990, pp. 34-49.

(18) HOMBERG y NÚÑEZ: *op. cit.*, pp. 57 y 60.

(19) Jorge Juan y Antonio de Ulloa: *Noticias secretas de América*, t. I. Editorial América, Madrid, 1918, p. 136.

luego de perder a ochenta y uno de ellos víctimas de escorbuto, y a tres más, incluido el capitán, Jean-François-Marie de Surville, ahogados en Chilca al intentar bajar a la playa (20).

La presencia de esa nave en el principal puerto peruano alarmó a las autoridades virreinales, disponiéndose ese mismo día que la tripulación quedase internada y que se colocara una guardia a bordo a cargo del teniente coronel Demetrio Egan. Para evitar que la enfermedad se propalara a la población, se dispuso «que en la casa de Bellavista que era de los Regulares expatriados se prepare un Hospital cómodo a donde se conduzcan los enfermos que vaya remitiendo de a bordo dicho teniente coronel con expresión de nombres y oficios e intervención del médico y cirujano del presidio...» (21).

Los enfermos fueron desembarcados a partir del día 10, y para el 20 ya habían sido trasladados sesenta y cinco de ellos, ocho de los cuales fallecieron en ese lapso. La nave francesa habría de permanecer retenida en El Callao hasta 1773, espacio durante el cual morirían 15 tripulantes más. Los cuidados iniciales de estos enfermos estuvieron a cargo del médico Francisco Cuzider, pero a partir del 20 de abril asumió esa labor el médico de la nave, Pierre Dulucq (22).

La administración del referido hospital fue encomendada el 7 de julio de 1770 a los bethlemitas, que al año siguiente debieron mudarse a una casa alquilada a Diego de Heuler, mientras se construía un hospital en la hacienda Bocanegra, también de propiedad de los jesuitas, «donde se curasen los vecinos de aquel contorno sin excepción de hombres y mugeres (*sic*), calidades y clases, como no menos los soldados que residen en el Presidio del Real Felipe, y la tropa y tripulación de los Navíos del Rey» (23).

Fue en esa casa donde se atendieron los enfermos de los navíos *Astuto*, *San Lorenzo*, *Septentrión* y *San José el Peruano*, así como de varias fragatas de la Real Armada estacionadas en El Callao desde mediados de 1770 (24). Los trabajos en la hacienda Bocanegra no habían avanzado lo más mínimo hasta diciembre de 1774, cuando la visitó Cristóbal Francisco Rodríguez, director general de la Junta de Temporalidades (25). A tenor de su recomendación, se acordó separar a los padres bethlemitas de la obra propiamente dicha, entre-

(20) John Dunmore (ed.): *The Expedition of the St Jean-Baptiste to the Pacific, 1769-1770*. The Hakluyt Society, Londres, 1981.

(21) AGN, Guerra, Comisaría de Guerra y Marina, Navíos 4, libro 3, Cuenta de los gastos emprendidos en el navío francés nombrado *San Juan Baptista* desde 9 de abril de 1770, que arribó a este puerto, hasta fin de septiembre de 1772, que cesó y corre a cargo de Dn. Antonio Joseph de Ybarra, factor, juez y oficial real de las Cajas de Lima y de turno en el Callao. Año de 1772.

(22) *Ibidem*; DUNMORE: *The Expedition of the St Jean-Baptiste...*

(23) LASTRES, Juan B.: *Historia de la medicina peruana*, t. II. Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Lima, 1957, pp. 201-202.

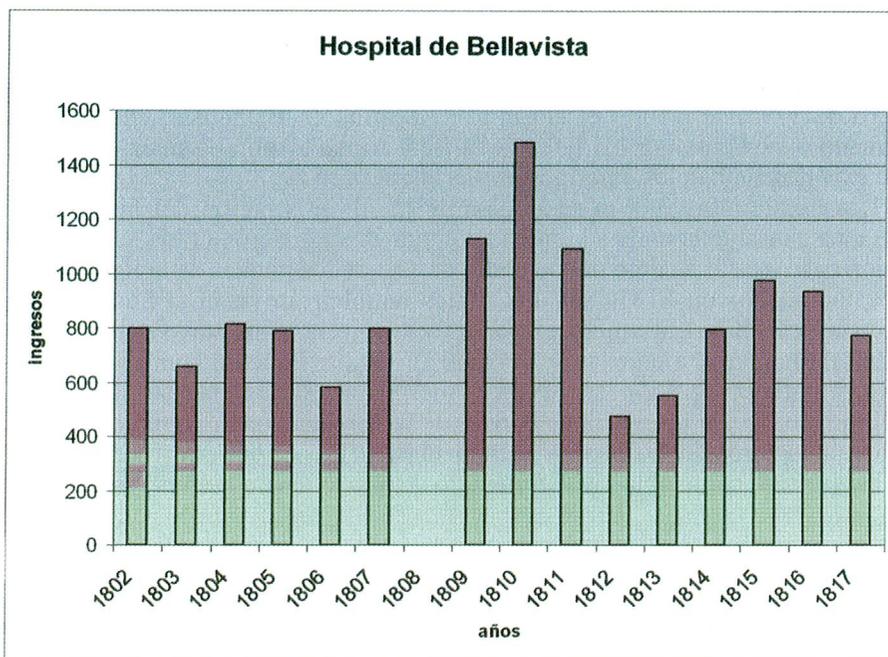
(24) IRA, colección Maldonado, AI26. Lima, 4-9-1773. Antonio Joseph de Ybarra al virrey Manuel de Amat.

(25) *Ibidem*, AI27. Lima, 17-12-1774. Cristóbal Francisco Rodríguez al virrey Manuel de Amat.

gándoseles la capilla del antiguo colegio jesuita, donde se había alojado a los enfermos del *St Jean Baptiste*, mientras que el colegio mismo era entregado a Antonio Girabaste, maestre de víveres del navío *San José el Peruano* y contralor del hospital provisional de Bellavista (26).

Las obras del hospital fueron concluidas en 1776, a un costo total de 66.152 pesos y cuatro reales, suma a la que había que agregar un terreno de propiedad de Manuel de Aguilar que se hubo de comprar para completar los servicios suplementarios, a fin de atender cuatro salas donde se debían alojar enfermos del Ejército, de la Armada y también de la localidad. También se construyó una pequeña escuela para atender las necesidades de la población local (27).

Al parecer, el hospital nunca llegó a estar plenamente ocupado, siendo así que en noviembre de 1796 había enfermos, y que en agosto de 1799 éstos llegaban a ciento veinte (28). Sobre la base de la información de las *Guías de forasteros*, se ha podido elaborar un cuadro con los ingresos al Hospital de Bellavista entre 1803 y 1817, con la excepción de 1808.



En mayo de 1790 arribaron a El Callao las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, al mando del capitán de fragata Alejandro Malaspina y José de

(26) *Ibidem*.

(27) IRA, colección Maldonado, AI28. Lima, 30-3-1781. LASTRES: *op. cit.*, t. II, pp. 201-02.

(28) Biblioteca Nacional del Perú, mss. C-398, Actas de la Junta del Apostadero, 16-8-1799.

Bustamante. Conforme señala Malaspina en su diario, a bordo traían varios enfermos, que fueron enviados al Hospital de Bellavista y atendidos «en Sala separada, bajo la Inspección de nuestros Cirujanos, y a el (*sic*) Cargo inmediato del Sangrador de la *Atrevida*» (29). Los gastos médicos vinculados a esta expedición debieron de influir en el virrey Amat para decidir el cierre del hospital, cosa que debió de producirse luego del zarpe de ambos buques, en septiembre de ese año. Los enfermos que quedaban fueron trasladados a los hospitales de San Andrés y Santa Ana, en Lima, disponiendo además la habitación de 12 camas en la fortaleza de El Callao, para atender al personal de tropa o marinería «que se accidentase repentinamente» (30).

Cuando dicha expedición arribó a El Callao por segunda vez, a fines de junio de 1793, traía algunos enfermos que requerían tratamiento para su recuperación, «la mayor parte, o lastimados del Pecho por el cansancio y continuación de las Fatigas, o extenuados por los ataques del mal venéreo». Es probable que dichos enfermos hayan sido destinados inicialmente al hospital que se había organizado en la propia fortaleza del Real Felipe (31), pero esta situación no debía de ser la más recomendable, pues Malaspina prefirió enviarlos a «un Hospital particular de los Barrios (*sic*) que hay en Lima», entre ellos el de San Bartolomé, destinado a negros y mulatos libres (32). Poco después, en enero de 1795, se reabrió el Hospital de Marina en Bellavista, «habiéndose formado expediente por los jefes de la Real Armada sobre la mala asistencia que experimentaban los enfermos de sus buques» (33).

Los bethlemitas fueron separados de la administración del hospital en 1783, «a causa de la mala administración que de él hicieron» (34), y su supervisión pasó a estar a cargo del contador de uno de los buques de la Real Armada estacionados en El Callao, los cuales también proveían al hospital con médicos, capellán, enfermero mayor, cabos de vela y los seis sirvientes que cada sala requería, a quienes se abonará su ración y sueldo como a bordo, y cuya caritativa ocupación les servirá de mérito para sus ascensos (35).

Sin embargo, la presencia de buques de la Armada no era regular, motivando que los gastos del hospital se incrementasen al tener que pagar salarios que no habían sido contemplados. Un ejemplo de ello lo tenemos en mayo de 1796,

(29) MALASPINA, Alejandro: «Diario general del viaje», en *La Expedición Malaspina, 1789-1794*, t. II, vol. I. Museo Naval y Lunberg Editores, Madrid, 1990, p. 170.

(30) GIL DE TABOADA, Francisco: *Memoria de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*, t. VI. Librería Central de Felipe Bailly, Lima, 1859, pp. 40-41; Clavijo: *op. cit.*, pp. 260-262.

(31) GIL DE TABOADA: *op. cit.*, p. 40.

(32) Museo Naval de Madrid, ms. 751, f. 102; SOLÉ, Pablo Antón: «Los padrones de cumplimiento pascual de la Expedición Malaspina: 1790-1794», en *La Expedición Malaspina, 1789-1794*. Real Academia Hispanoamericana, Cádiz, 1989, p. 237.

(33) GIL DE TABOADA: *op. cit.*, p. 40.

(34) *Reales cédulas, reales órdenes, decretos, autos y bandos que se guardan en el Archivo Histórico*. Archivo Histórico del Ministerio de Hacienda y Comercio, Lima, 1947, p. 183. Refiere una real orden de 29-5-1784.

(35) Biblioteca Nacional del Perú, mss. C-398, Actas de la Junta del Apostadero, 11-5-1796.

cuando arribó a El Callao la escuadra de Ignacio María de Álava, designándose al capellán de la fragata *Astrea* para que preste servicios en el hospital (36). A fines de noviembre, cuando ya la escuadra de Álava había zarpado y la *Astrea* estaba lista para hacer lo propio en demanda de España, la Junta del Apostadero se vio obligada a contratar un capellán provisional para atender las necesidades espirituales de los 41 enfermos que quedaban en el hospital (37).

Todo ello redundaba en mayores gastos para la Real Hacienda. Sabemos, por ejemplo, que en 1787 gastó 23.228 pesos, cifra que al año siguiente subió a 31.154 (38). Las necesidades logísticas del Hospital de Bellavista, y también de los buques, fueron provistas por asentistas (39), de los que conocemos los nombres de al menos dos de ellos: Antonio Coronel y Luis Montes. El primero fue proveedor de víveres y abastecimientos entre 1791 y 1801 (40), mientras que Montes cumplió similar función con las medicinas al menos desde 1794 hasta 1804 (41). El contador de navío Francisco de Miangolarra fue contralor del hospital entre 1796 y 1808 (42), siendo reemplazado por el contador de fragata Antonio Allegue del Villar (43). En 1809 asume esa función el oficial segundo del Cuerpo de Ministerio Francisco Ortega, quien permaneció hasta el final del período colonial (44).

El régimen de atención del hospital, basado en médicos y personal de a bordo, que podía cambiar con mucha rapidez, no era el más apropiado para llevar un establecimiento de salud. En 1796 y hasta fines de 1797 atendió el hospital el primer cirujano de Marina Bartolomé Coronilla, quien en 1801 serviría brevemente en el Hospital del Espíritu Santo. Del primero de diciembre de 1797 a fines de diciembre de 1799 Ignacio Udías sirvió como cirujano particular, mientras que José María Velis sirvió brevemente en el hospital en abril y mayo de 1798 «por el excesivo número de enfermos» (45).

Entre 1797 y 1799 figuran como sangradores los siguientes individuos de la Armada: Ignacio Morales, Francisco Bravo, Cayetano Vidal, y los peruanos Josef María Orellana, Josef Benito del Barco y Miguel Vásquez. Este último

(36) *Ibidem*, junta de 11-5-1796.

(37) *Ibidem*, junta de 25-11-1796.

(38) CROIX, Teodoro de: *Memoria de los virreyes que han gobernado el Perú durante el tiempo del coloniaje español*, t. V. Librería Central de Felipe Bailly, Lima, 1859, documentos pp. 7 y 14.

(39) Biblioteca Nacional del Perú, mss. C-398, Actas de la Junta del Apostadero, 5-8-1796 y 16-8-1799.

(40) *Ibidem*, junta de mediados de noviembre de 1796.

(41) *Ibidem*, junta de 27-8-1799.

(42) *Ibidem*, junta de 6-1-1796; AAB, Expediciones a Indias. Apostaderos en América, legajo 480, Lista de los oficiales del Ministerio de Marina empleados en el Apostadero de El Callao, 1799-1803.

(43) *Almanaque peruano y Guía de forasteros para el año 1809*.

(44) PAREDES: *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año 1811; Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año 1821*.

(45) AAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de Oficiales mayores y gente de mar del Apostadero de El Callao, 1797.

sería embarcado en la fragata mercante *Casualidad* como cirujano en julio de 1799. En 1796 hasta el 21 de abril de 1797, sirvió como capellán el padre Juan Chico, siendo reemplazado por el padre José Cipriano Espinosa —quien sirvió hasta abril 1799—, reemplazado a su vez por Josef Antonio Villanueva (46).

Por ello, en 1800, cuando el capitán de navío Tomás Ugarte se hizo cargo del Departamento Marítimo de El Callao, solicitó y obtuvo que se designara un médico cirujano de la Armada «que disfrutando los gozes (*sic*) de embarcado, se encargue de todo lo relativo a su facultad en aquella marina de S.M. y mercante, celando la asistencia facultativa del Hospital de Buena (*sic*) Vista» (47), el designado fue el doctor Pedro Belomo, quien alcanzó cierta fama al introducir en el Perú la vacuna j Jenneriana contra la viruela en 1805 (48). Belomo asumió el cargo de director del Cuerpo de Profesores de la Armada y del apostadero de El Callao el primero de mayo de 1804 (49), falleciendo en el Hospital de Bellavista el 22 de abril de 1809 (50). A partir del 14 de noviembre de 1802 encontramos como cirujano del hospital a Rafael Gutiérrez Corona, quien había servido en el bergantín *Limeño*, siendo reemplazado en 1818 por el igualmente cirujano Mariano Rivera (51).

En 1821, el gobierno de San Martín designó al segundo cirujano mayor del Ejército fray Antonio de San Alberto para que se hiciera cargo del referido hospital, mientras que la parte económica debía ser atendida por el comisario mayor de guerra del ejército libertador (52). Como las otras instalaciones de la Real Armada en El Callao, el Hospital de Bellavista pasó a ser propiedad de la Armada peruana, pero en 1827 ésta no estaba aún en condiciones de reabrirlo. No había pues lugar donde atender a aquellos marinos que debían desembarcar para recuperar su salud. Por otro lado, la independencia trajo un cambio cuantitativo en el tráfico marítimo peruano, que pasó a ser literalmente dominado por buques británicos y norteamericanos. La marina mercante nacional había quedado reducida a su mínima expresión tras las prolongadas luchas por la independencia, que en el mar se prolongaron casi una década (1816-1826).

Lo cierto es que, a partir de 1827, el gobierno autorizó al cónsul británico y al norteamericano a utilizar dos salas del Hospital de Bellavista para atender

(46) *Ibidem*.

(47) Museo Naval, Madrid, ms. 1172, Cirujanos y médicos, 2-7 y 25-9-1801.

(48) LASTRES: *Historia de la medicina peruana...*, t. III, cap. III; VARGAS UGARTE, Rubén: *Historia general del Perú*. Milla Batres, Lima, 1966, t. V, pp. 165-169; CLAVIJO: *La trayectoria hospitalaria...*, p. 262.

(49) AAB, Expediciones a Indias, Apostaderos en América, legajo 480, Depósito de los oficiales mayores y demás individuos de mar del Apostadero de El Callao, 1802.

(50) *Ibidem*, Lista de la oficialidad de guerra y mayores que tienen destino en este Apostadero, 1807.

(51) *Almanaque Peruano y Guía de Forasteros para el año...*; AAB, Lista de los oficiales del Ministerio de Marina empleados en el Apostadero de El Callao, 1803-1807; Depósito de los oficiales mayores y demás individuos de mar del Apostadero de El Callao, 1802.

(52) PUENTE CANDAMO, José Agustín de la: «La Independencia, 1790-1826», en *Historia Marítima del Perú*, v. I. Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú, Lima, 1975, p. 568.

a sus marineros, contratando para ello al doctor Sagan —otras fuentes mencionan al doctor Logan (53)—. El uso del hospital por parte de los británicos no duró mucho, pues a la muerte del doctor Sagan, en 1830, el jefe del escuadrón británico en el Pacífico determinó brindar ese tipo de servicio a bordo de los buques de guerra que estuviesen en El Callao. En abril de 1831, los marineros británicos y norteamericanos enfermos regresaron a tierra, pero esta vez al Hospital de Santa Ana, en Lima (54).

El Hospital de Bellavista no volvería a ser utilizado, y El Callao debió esperar hasta que la Beneficencia Pública del puerto, establecida en 1848, organizara una colecta para establecer el Hospital de Guadalupe. Éste comenzó a funcionar en 1850, con cuatro salas para hombres con 150 camas, y dos para mujeres con treinta y cuatro. Por su parte, los enfermos de la Armada, al igual que los del Ejército, pasaron a tratarse en el viejo hospital para negros de San Bartolomé, en Lima.

Los ligeros apuntes que acá hemos esbozado pretenden llamar la atención sobre un tema que merece un tratamiento más profundo. Hemos visto algo de las actividades de seguridad social que se establecieron en torno a estas instituciones; también lo referido a la función docente en lo marítimo que en una de ella se ejerció. Pero quedan otros rubros, como las enfermedades contagiosas y eventuales plagas que pudieron haberse contraído en esos hospitales, especialmente en el siglo XVIII, cuando los viajes directos entre Europa y América se hicieron regulares.

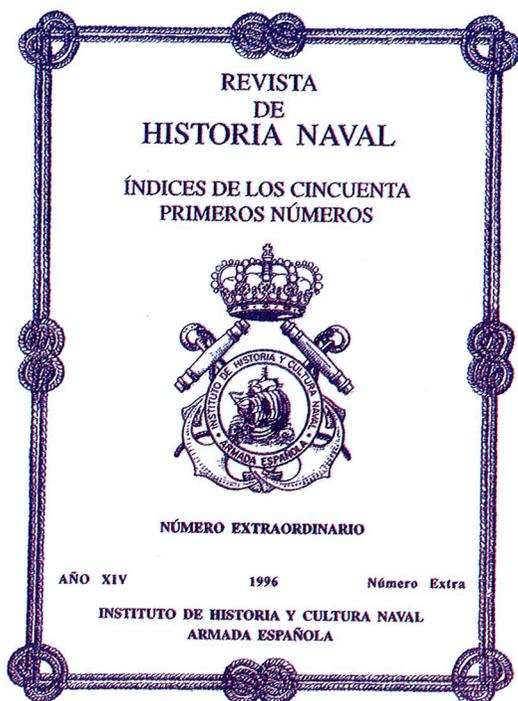
Como en toda investigación, espero que esta sirva de incitación para que otros profundicen en estos aspectos.

(53) Archivo Histórico Militar, Lima, 1829, carp. 12, leg. 29, docs. 19 y 123. Public Records Office, Londres, ADM 1/40, Waldegrave a Baker, *Seringapatam*, Valparaíso, 16/9/1831, ADM 1/37. Baker a Elliot, *Warspite*, Río de Janeiro, 10/12/1832.

(54) Public Records Office, Londres, F.O. 61/23, Wilson a Smith, Lima, 14/4/1833; Wilson a Barton, 23/4/1833.

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

LA HISTORIA VIVIDA

José CERVERA PERY

Visita del rey Alfonso XII a los departamentos de Cartagena y Cádiz, y viaje de uno a otro puerto en la Escuadra de Instrucción

Las crónicas de la época, especialmente las navales, como la *Revista General de Marina*, dedicaron grandes elogios a la visita del rey Alfonso XII a los departamentos de Cartagena y Cádiz y a su participación en las maniobras de la Escuadra de Instrucción. Prescindiendo de las ampulosas adjetivaciones, propias del lenguaje de la época, resumimos en el habla de hoy esta importante actividad marinera del joven rey, en el que tantas esperanzas se cifraban.

El viaje comenzó por tierra, el 20 de octubre de 1879, con dirección a Murcia, aunque hubo muchas paradas en el camino, ya que el monarca quería solidarizarse con los perjudicados por una reciente riada en la región. A su llegada a Murcia fue cumplimentado por las principales autoridades y aclamado por una multitud enardecida.

El 22 de octubre, muy de mañana, partió de Murcia para Cartagena, donde a su llegada fue recibido con los honores de ordenanza, trasladándose en la falúa real a bordo de la fragata *Numancia*, que arboló inmediatamente su insignia. Acto seguido pasó revista a la Escuadra de Instrucción, surta en aquellas aguas, integrada, además de por dicha fragata, por la *Blanca* y la *Villa de Madrid*, la corbeta *Tornado* y el vapor de ruedas *Isabel la Católica*. Más tarde visitó en el arsenal las fábricas de jarcias y talleres de arboladura, calderería, etc. Por la noche ofreció una cena en la *Numancia* a las autoridades departamentales y fuerzas vivas de la ciudad. En los brindis, el almirante Pavía, ministro de Marina, dio gracias a S.M. por la honra que dispensaba a la Armada dignándose visitarla y hacer vida de mar a bordo de la *Numancia*.

A las ocho de la mañana del 23 inspeccionó la corbeta *Aragón*, cuyo armamento se estaba verificando, y recorrió más talleres, entre ellos los de artillería, donde quedó muy satisfecho de los progresos advertidos, sobre todo en los proyectos del coronel de artillería don José González Hontoria. También visitó el cuartel de guardiarsenales y el almacén general. Por la tarde volvió a dar una brillante recepción en la *Numancia*.

El 24 de octubre, a las seis de la mañana, a la vista de un inmenso gentío no obstante lo temprano de la hora, la escuadra comenzó a abandonar el puerto de Cartagena, rompiendo la marcha la corbeta *Tornado*, a la que seguían el vapor *Isabel la Católica*, las fragatas *Blanca* y *Villa de Madrid* y, por último, la *Numancia*. A la una de la tarde comenzaron los ejercicios marineros, permaneciendo S.M. en cubierta hasta las ocho; y a las dos de la madrugada del 25, hallándose la escuadra en aguas del cabo de Gata, el rey ordenó que se tocara zafarrancho de combate en todas las unidades. A las siete de la mañana comenzaron los auténticos ejercicios, realizados a la perfección con la complacencia del monarca.

El 26 de octubre, hallándose la escuadra en aguas de Málaga, dispuso el rey que cuando se entrase en las de Trafalgar se oficiase una misa en todos los buques en sufragio de los caídos en aquel memorable combate, lo que se realizó al día siguiente con tiempo muy duro y cerrado en aguas.

El 28 de octubre desembarcó S.M. en Cádiz, dirigiéndose primeramente a la catedral, donde asistió a un solemne *Te Deum*, y después al Palacio de la Aduana, donde tuvo lugar una concurrida recepción. Tras la visita a las principales instalaciones hospitalarias gaditanas, volvió a la *Numancia*, donde ofreció otra recepción a las principales autoridades y fuerzas sociales de la ciudad.

El 29 de octubre la visita fue al arsenal de La Carraca, donde recorrió algunos buques, como la fragata *Navas de Tolosa* y el cañonero *Salamanca*, y realizó una rigurosa inspección de los talleres. En la tarde de una intensa jornada, sus visitas fueron al Observatorio de Marina y al Ayuntamiento de San Fernando, con su espléndida Biblioteca Lobo, legado de este jefe de Marina, trasladándose después a Cádiz, donde terminó su ronda de encuentros e inspecciones, sobre todo la batería y almacenes.

Una visita, en suma, realizada en auténtico fervor de multitudes —al decir de las crónicas de la época—, y que debió de resultar agotadora por la cantidad de banquetes, homenajes y funciones de teatro a los que hubo de asistir don Alfonso XII, que sin duda no serían nada beneficiosos para su ya quebrantada salud. Pero el oficio de rey tiene esas exigencias.

DOCUMENTO

Opinión sobre la batalla de Trafalgar manifestada por el capitán de fragata Rosendo Porlier

En una carta de contestación al capitán de navío José Meléndez, comandante del buque *Glorioso*, el capitán de fragata Rosendo Porlier, recién incorporado a su base después de una larga y penosa comisión, le cuenta lo que denomina «la tragedia del 21». Lo hace desde su interesante punto de vista, por ser un actor presente en primera línea de la batalla —pertenece a la plana mayor del general Gravina, en el navío *Príncipe de Asturias*—, que tuvo lugar por estas mismas fechas hace dos siglos.

Se trata de una copia mecanografiada, sin fecha. Se supone que la original es del mismo 1805.

Ms. núm. 2162, doc. 15, f. 49 del Archivo del Museo Naval de la Armada en Madrid.

Mi estimado Melendez: He recibido la muy apreciable de Vmd. y celebravo su feliz regreso; despues de una campearia de tantos trabajos y disgustos.

Naturalmente ya sabrá Vmd. la tragedia del 21. Todo lo hemos perdido menos el honor. El tiempo despues del combate nos ha acabado de destrozar. Amigo, dimos fin con nuestra derrengada Marina, tristes efectos de la loca salida de nuestro compadre Villeneuve, que sin decir os- te ni moste, despues de una junta donde quedó determinado no convenia salir, tuvo la dispará- tada idea que (s) nadie comunico) de batir los ingleses.

Los navios españoles salvados son Principe, Santa Ana, Leandro, Asis, Neptuno, Montañés, Justo y Rayo, éste último salió a recoger los desmontelados, con el tiempo desartico y se ha perdido en la costa de Sanlúcar. El Asis y Neptuno están perdidos en la costa del puerto de Santa Maria. El Neptuno y Santa Ana fueron marinados por los ingleses, y se salvaron por la sa- lida del Rayo, Asis y Montañés, que a su vista los abandonaron los enemigos.

Gravina herido en un brazo, vá bien en su cura. Escalo herido en una pierna, va bien. Alá- va con varias heridas va tambien bien. Tardoqui y Valdés heridos van bien. Comoza herido grave- mente sigue su cura. Murio Alcedo, Arguosa, Castaños y varios oficiales entre ellos Rafael Es- lava hijo de Pepa. Don Miguel el contramaestre de Escuadra ha muerto hoy que seguramente es una pérdida. De los demás buques nada sabemos, hay varios perdidos en la costa, españoles franceses e ingleses.

Qué combate tan duro y cruel: el combate del 22 de julio fué una minustura en comparación de este. Ana está buena como todos los demás; sientto infinito lo que Vmd. ha sufrido en su via- je pero ahora es natural todo se ventile y queda Vmd. como es justo.

Manténgase Vmd. bueno y disponga del fino afecto que le profesa

Rosendo Porlier.



(Carta escrita por el Capitán de Fragata D. Rosen- do Porlier al Capitán de Navío D. José Melendez)

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
*ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO
HASTA LA ILUSTRACIÓN*
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES
DE UN CONFLICTO*
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
*LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y
SUS PROBLEMAS ACTUALES*
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU
PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y
DESARROLLO DEL CONFLICTO*
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICA-
CIONES DE LA ARMADA (I)*
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
*CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICA-
CIONES DE LA ARMADA (II)*
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA
NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)*
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN
HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENA-
RIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL
PUNTAL.—LA MARINA EN LA HISTORIA
DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA
HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)*
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
*LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL
CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO*
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
*MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN
HISTÓRICA*
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA
ARMADA ESPAÑOLA*
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE,
EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)*
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y
CIENTÍFICO*
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y
SU DIMENSIÓN HISTÓRICA*
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSI-
DAD COMPLUTENSE DE MADRID
(Agotado)
*MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA
JORNADA DE INGLATERRA*
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA
VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO*
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA
DEL SIGLO XIX*
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON
LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)*
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS.—MAYO 1998
*LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS
NAVALES Y SOCIOLÓGICOS*
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
*VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO
DEL 98*
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA
NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
*HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO
DE CARLOS I*
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
(Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR
ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA AR-
MADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVI-
LLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENA-
RIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRI-
CA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL
EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO
EN ESPAÑA*
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
*LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTE-
RAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU
DEFENSA*

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 379 50 50
Fax: 91 379 59 45

NÚMEROS SUELTOS:

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

La batalla de Trafalgar: síntesis bibliográfica (XIX)

Libros

BARADO Y FONT, F.: *Museo Militar. Historia del Ejército español*, 3 t. (La descripción de la batalla de Trafalgar es de las más detalladas de la obra.)

BARAZÁBAL, M.: *Trafalgar y Buenos Aires. Rasgo poético en dos cantos*. Méjico, 1808, 4.^ª.

CHRISTOPHER, E.: *Grandes batallas en naves de vela*, Editorial Noguer. Barcelona-Madrid.

DOTOR, A.: *Relatos de combates y batallas navales*. Enciclopedia General del Mar.

FERNÁNDEZ VARELA, M.: *Oración fúnebre que en las exequias generales celebradas el 23 de diciembre de 1805 a expensas y devoción del Real Cuerpo de Marina del Departamento del Ferrol, por las ánimas de sus valerosos individuos (...), dixo, en la iglesia mayor de dicho departamento, el doctor Don Manuel Fernández Varela*. Madrid, Imp. de la Hija de Ibarra, año de 1806. Ilustrado con el cenotafio de la iglesia de San Julián y el retrato del autor. (Se trata de una edición facsimilar del ejemplar existente en la biblioteca departamental de Ferrol, publicado como suplemento núm. 8 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 89, 2005.)

FERRER DE COUTO, J., y MARCH Y LABORES, J.: *Historia de la Marina Real española*. Madrid, 1856. Dos mamotretos en folio. (Empieza con el descubrimiento de América y termina en la batalla de Trafalgar. Ferrer escribe los 26 capítulos del tomo I y los veinte primeros del segundo. Los demás son de Juan March.)

LASSO DE LA VEGA, J.: «Juicios de Mr. Gravière sobre las disposiciones y los precedentes del combate de Trafalgar», en *La Marina Real de España*, t. II, nota. XIII, pp. 934-935.

— «Verdadera fuerza de España en su política y medios materiales, al emprender aquella guerra marítima, combate de Trafalgar», en *La Marina Real de España*, t. II, cap. XIV, pp. 935-939.

— «Estado de las fuerzas beligerantes que operaron en el gran combate de 21 de octubre de 1805 sobre cabo Trafalgar», en *La Marina Real de España*, t. II, nota XIV, pp. 935-939.

URIARTE GUTIÁN, J. de: «Uriarte y Borja, capitán general de la Armada, 1753-1842», en *Revista de Historia Militar (RHM)*, núm. 57, 1984, pp. 155-162. Ministerio de Defensa (retrato y fotografía), Madrid.

En francés

BONDRIOT, J.: *Le vaisseau de 74 canons*. Editions des quatre seigneurs, Grenoble, 1973.

DESBRIÈRE, E.: *Projets et tentatives de débarquement aux îles Britanniques, 1900-1902*.

DUPEYRE, M.: *Tactiques et Strategies Navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, 24 cm, 450 pp. París, Institut de Strategie Comparée, EPHE IV, Sorbonne, Ed. Economica, 1998.

GRANDMAISON, G. (c.a.): *L'Espagne et Napoleon (1804-1809)*. París, 1908.

— *La Ambassade Française en Espagne pendant la Revolution (1789-1804)*. París, 1892, pp. 356, 4.^o.

GUERIN, L.: *Histoire Maritime de France*. Berlin-Leprieur et Morillot, Societé Bibliophile, París, 1846-1848. Hay otra edición, de Dufour et Mulat, París, 1851. (La versión en español ha sido recogida en el número 89 de la REVISTA.)

— *Les marins illustrés de la France*. París, Belin-Leprieur et Morillot, 1846.

JONAN, R.: *Histoire de la Marine Française*. Payot, París, 1932.

LAPEROUSE DE BONFILLS: *Histoire de la Marine Française*. Chez Dento Libraire, París, 1845.

MENÉVAL, C.F.: *Memoires pour servir à l'histoire de Napoleon I*, vol. I, 1894.

PONCIÈRE, : *Histoire de la Marine Française*, 6 vols. Ed. Plon-Nonnit et Cie., París, 1904-1934. BMN 11045-11050.

REMI-MONAQUE: *Latouche-Tréville, l'Amiral qui defiat Nelson*. París, 2000.

En inglés

CALLO, J.F.: *Nelson Speaks*. Annapolis, 2001. (En la REVISTA núm. 85 quedó recogida la edición de Chatham Publishing, Londres, 2001.)

CLOWES, W.L.: *The Royal Navy*. Chatham Publishing, Londres, 1997. (En la REVISTA núm. 85 quedó recogida la edición de 1897-1903.)

HARBRON, J.D.: *Trafalgar and the Spanish Navy: The Spanish Experience of Sea Power*. Conway Maritime Press, Londres, 2004. XIV + 177 pp., profusión de ils., tablas, bibl. ISBN 0-85177-477-6. (En el núm. 87 de la REVISTA quedó recogida la edición impresa en Annapolis, Naval Institute Press, 1998.)

LAVERY, B.: *The Island Nation. A History of Britain and the Sea*. Conway Maritime Press, Londres, 2005. Tiene 16 capítulos y 200 ilustraciones en color. Recoge buques, astilleros, museos y lugares marítimos notables. Contiene también unos 150 sitios patrimoniales para leer y visitar. (Es una edición oficial de las celebraciones de «SeaBritain 2005» y se publica para conmemorar el 200.^o aniversario de la batalla de Trafalgar. En ella se recogen más de 2.000 años de historia naval y marítima de Gran Bretaña y se estudian sus complejas relaciones con el mar.)

MCGREGOR, M.: *Defiant and Dismantled at Trafalgar: The Life and Times of Admiral Sir William Hargood*, XV + 246 pp., il. en bs. y n., mapas, notas e índ. ISBN 1-84415-034-8.

MAHAN, A.T.: *Types of Naval Officers drawn from the History of the British Navy*. Londres, 1902.

PADFIELD, P.: *Guns at Sea*. Londres, Hugh Evelyn, 1973, 320 pp., il. col., 29 cm, ind. bibl. BMN 5689.

RUSSELL (cap.): *Nelson, the Sailor*. Greenfell, 1949.

Publicaciones periódicas

BARRIONUEVO Y CAÑAS, M., y BLAS OSSORIO, J.M., «La Armada y Godoy», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 24, pp. 147-163. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.

FRANCO CASTAÑÓN, H.: «El Ejército español en los combates navales de Finisterre y Trafalgar» (I) y (II), *Ejército*, núm. 535, agosto, pp. 77-80 y 536; septiembre, pp. 81-86. Madrid, 1984.

Revista General de Marina, t. 249, agosto-septiembre, año 2005. Índice:

- «En torno a centenarios: Trafalgar», por el almirante Eliseo Álvarez-Arenas, de la Real Academia Española;
- «La vida a bordo en la época de Trafalgar», por el contralmirante José I. González-Aller Hierro;
- «La táctica naval en la época de Trafalgar», por el vicealmirante Julio Albert Ferrero;
- «La artillería en Trafalgar», por el contralmirante José Manuel Sanjurjo Jul;
- «Guardias marinas en Trafalgar (aprendices de héroes)», por el general auditor José Cervera Pery, correspondiente de la Real Academia de la Historia;
- «La tragedia de las fragatas de Bustamante y la declaración de guerra a Inglaterra», por el capitán de navío José María Blanco Núñez, de la CEHISMI;
- «La campaña de Trafalgar», por el capitán de navío Mate Fuente de la Villa;
- «Algunos apuntes sobre el combate de Trafalgar», por Agustín R. Rodríguez González;
- «La controvertida virada por redondo en Trafalgar», por el capitán de yate Víctor San Juan;
- «Estudio sobre las evoluciones de los navíos *Argonauta* y *Príncipe de Asturias* en el combate de Trafalgar», por Manuel Alejandro Gandul Hervás;
- «¿El toque de Nelson...?», por el contralmirante Juan Ollero Marín;
- «La táctica de Nelson, factor decisivo en la batalla de Trafalgar», por el contralmirante Ricardo Gómez Enríquez y el alférez de navío Víctor Gómez Enríquez;

- «Los navíos de Trafalgar», por el vicealmirante José María Treviño;
- «El Ejército español en la campaña naval de 1805, las Antillas, Finisterre y Trafalgar», por el capitán de Navío Hermenegildo Franco Castañón;
- «La suerte de los vencidos los diez días siguientes», por el teniente coronel de Infantería de Marina Miguel Aragón;
- «Trafalgar en la prensa de la época», por el presidente de la Fundación «Letras del Mar», Manuel Maestro;
- «Trafalgar en la iconografía del siglo XIX», por el capitán de navío, subdirector del Museo Naval de la Armada, Marcelino González Fernández;
- «Los uniformes de la Armada en Trafalgar», por el doctor en Historia del Arte Jesús M. Alía Plana, del Museo Naval de la Armada.

Manuscritos

«Informes reservados de los oficiales de mar de la escuadra de Gravina rendidos por los comandantes y oficiales de los navíos que combatieron el 21 de octubre de 1805», Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), El Viso del Marqués (Ciudad Real), sig. AGMAB, sección Histórico, leg. 4839; BRAH, col. JPG, ms. 11/8316 d (copia). De 22 de diciembre de 1805 a 22 de enero de 1806. (Faltan los correspondientes al *San Agustín* y al *Rayo*.)

«Informes reservados de los pilotos de la escuadra de Gravina rendidos por los comandantes y oficiales de los navíos que combatieron el 21 de octubre de 1805», *ibidem*, sig. AGMAB, secc. Histórico, leg. 4839; BRAH, col. JPG, ms. 11/8316 d) (copias). De 12 de noviembre de 1805 a 10 de enero de 1806. (Faltan las de los navíos *Rayo* y *Neptuno*.)

MACDONNELL, E.: «Examen militar del combate naval dado el 21 de octubre de 1805», ms. 9/4231, doc. 1297, BRAH. (Se trata de una carta enviada a Escaño para que la lea y la examine.)

«Memoria sobre la conducta militar de Gravina y de Escaño en el combate naval de 21 de octubre de 1805». [4] h., folio, ms. 0148, doc. 014. Museo Naval de la Armada (MNA), Madrid, 1807.

«Relación de los navíos españoles que asistieron al combate de Trafalgar el 21 de octubre de 1805, sus portes, comandantes, dotaciones, muertos y heridos que tuvo cada uno», MNA, col. Vigodet, ms. 2513, doc. 60, p. 6, Madrid, h. 1870. (Es un borrador de mano del propio Vigodet.)

PORLIER Y SÁEZ DE ASTIGUIETA, R.: *Carta a su padre*, 22 de octubre de 1805. Copia manuscrita, marqués de Bajamar, Corella (Navarra), leg. 4, 4.^o (Cuenta sucintamente lo sucedido a Gravina y a Escaño y comenta el día tan cruel que ha vivido.)

- «Carta al capitán de navío D. José Meléndez». Es una copia mecanografiada, sin fecha (1805). Madrid, Archivo del Museo Naval,

ms. 2162, doc. 15, f. 49. (Habla de la tragedia del 21 y comenta negativamente la decisión de Villeneuve. Cita los barcos salvados y alude a los mandos heridos.) Recogemos esta carta en la sección Documentos de este número de la REVISTA.

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 (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, 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 alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
 - Archivo, biblioteca o Institución.
 - Sección o fondo.
 - Signatura.
 - Tipología documental.
 - Lugar y fecha.

NOTICIAS GENERALES

Jornadas internacionales en memoria de Alcalá-Galiano. Cabra, España

Organizados por la Asociación Cultural «Dionisio Alcalá-Galiano», con la colaboración de la Real Academia de Ciencias, Artes y Letras de Cádiz, la Asociación Española de Estudios Canadienses y el Ilmo. Ayuntamiento de Cabra, y con el patrocinio de numerosas instituciones públicas y privadas y empresas privadas de Cabra, durante los días 17 al 23 de octubre de 2005 tuvieron lugar en Cabra (Córdoba) diversos actos conmemorativos de la muerte del insigne marino y cartógrafo Dionisio Alcalá-Galiano y Alcalá-Galiano, muerte acaecida en el combate de Trafalgar de 21 de octubre de 1805.

Interpretando el interés de nuestros lectores, destacamos el desarrollo de las conferencias, siguiendo el temario programado, que fue el siguiente:

- «El Virreinato de Nueva España y las expediciones a la Costa Noroeste. Malaspina y Alcalá-Galiano», por don Miguel León Portilla, profesor emérito de la UNAM, México;
- «La Marina española: de Jorge Juan a Trafalgar», por don Emilio Soler Pascual, profesor contratado del Departamento de Historia Medieval y Moderna de la Universidad de Alicante;
- «Los Alcalá-Galiano», por don Carlos Martínez-Shaw, catedrático de Historia de América de la UNED;
- «La expedición de las goletas *Sutil* y *Mexicana* al estrecho de Juan de Fuca en 1792. Circunstancias del viaje y diario del comandante don Dionisio Alcalá-Galiano», por don Carlos Novi, representante en España de la Hakluyt Society;
- «La cartografía de Alcalá-Galiano», por don José María Cano Trigo, cartógrafo de la Armada y ex jefe del Servicio Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina;
- «The natives of Nootka in Galiano's time», por el Dr. Richard Inglis, director de los Archivos y Museos de Vancouver y presidente del Pacífico Norte;
- «Trafalgar. Las tres Armadas: similitudes y diferencias», por el Dr. Juan Castanedo;
- «Trafalgar en la música española», por don Carlos Fernández-Shaw, embajador de España;
- «Dionisio Alcalá-Galiano y el checo Tadeo Haenke, dos científicos de la expedición Malaspina», por el Dr. Josef Opatrny, director del Instituto Iberoamericano de la Universidad Carolina de Praga;
- «Alcalá-Galiano, un marino ilustre», por don Carmelo Coello Roqueta, presidente de la Hermandad de Veteranos FAS;
- «La familia Alcalá-Galiano. Estudio de un personaje poco conocido:

- Vicente Alcalá-Galiano, un ilustrado hacendista y científico», por don Joaquín Zejalbo Martín, notario e historiador;
- «Dionisio Alcalá-Galiano, un marino egabrense: Del Real Sitio a Trafalgar»; por el Dr. Eric Beerman, hispanista;
 - «El linaje de los Alcalá-Galiano», por don José Peña González, académico numerario y catedrático de Derecho Constitucional en la Universidad San Pablo-CEU de Madrid. (Pronunciada en sesión extraordinaria de la Real Academia de Ciencias y Nobles Artes de Córdoba.)
 - «Ecos de los acontecimientos en España a través de la correspondencia de Malaspina», por don Darío Manfredi, director del Centro de Estudios «Alejandro Malaspina» de Mulazzo (Italia);
 - «From the Northwest to Trafalgar. Peace and War in Alcalá-Galiano's Life», por el Dr. Barry Gough, profesor emérito de Historia de la Wirfrid Laurier University, Waterloo, Toronto;
 - «Trafalgar: de Pérez Galdós a Pérez Reverte», por don José Manuel Alonso Ibarrola, escritor y periodista;
 - «El Real Colegio de Cirugía de Cádiz y el combate de Trafalgar», por don Juan Cabrera Alfonso, director de la Real Academia Hispano Americana y catedrático de Historia de la Medicina de la Universidad de Cádiz.

En el programa figuraban, además de las conferencias, y otras dos dedicadas a los estudiantes, numerosos actos relacionados con el tema: exposiciones acerca de las expediciones científicas a América llevadas a cabo por la Real Armada española, en las que participó Alcalá-Galiano; sobre la expedición Malaspina y del reconocimiento del estrecho de Juan de Fuca, en 1792, por Alcalá-Galiano y Cayetano Valdés en las goletas *Sutil* y *Mexicana*; de fotografías de los dibujos originales, existentes en el Museo Naval de la Armada en Madrid y en el Museo de América, hechos por los artistas de la expedición Malaspina, en el viaje de las goletas citadas, y otros como una visita cultural por Cabra, un concierto de voz y piano, otro de polifonía sacra, descubrimiento de una placa conmemorativa en la casa natal de Dionisio Alcalá-Galiano, y hasta una velada rociera.

Para más información dirigirse a:

Asociación Cultural «Dionisio Alcalá-Galiano».
C/ Julio Romero de Torres, 6-3º.
14940 Cabra (Córdoba), España.
Teléfono: 957 52 09 71- 665 93 45 57.

Ciclo de conferencias sobre Trafalgar en la Real Academia de la Historia. Madrid, España

Organizado por la Real Academia de la Historia, con la colaboración de diversas fundaciones y empresas privadas, durante los días 19, 20 y 23 del mes

de octubre de 2005 se celebró un ciclo de conferencias centrado en el «Memento del combate de Trafalgar en la ocasión de su segundo centenario», ciclo impartido por el académico y vocal del Consejo Rector de nuestra REVISTA don Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, conde de Lucena, quien nos dice: «A doscientos años vista, se impone la necesidad de una revisión que dé a conocer de forma desapasionada el grado de preparación de los hombres y la idoneidad de los medios con que contó nuestra Real Armada, mediante la comparación con los de las potencias con las que compartió protagonismo».

Además de la presentación del libro *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar*, del propio Hugo O'Donnell, oficiada por el prestigioso académico don Carlos Seco Serrano, el programa comprendía las tres conferencias siguientes:

- Miércoles 19. «Los combatientes: mandos y dotaciones»;
- Jueves 20. «Los medios: buques y armamento»;
- Viernes 21. «La acción: la campaña, las batallas y sus consecuencias».

Las sesiones se desarrollaron en la sede de la Real Academia (C/ Amor de Dios, 2), a las 19.30 horas.

Para más información dirigirse a:

Ciclo de conferencias sobre Trafalgar.
 Real Academia de la Historia.
 C/ Amor de Dios 2, 28014 Madrid (España).
 Teléfono: 91 429 06 11. Fax: 91 369 46 36.
 Corr. electr.: secretaria.rah@insde.es
 Internet: www.rah.insde.es

Bicentenario de Trafalgar, 1805-2005. Madrid, España

Organizado por el Ateneo de Madrid, Sección de Ciencias Históricas, durante los días 21, 24, 26 y 27 del mes de octubre y el 2 de noviembre de 2005 tuvo lugar un ciclo de actos y mesa redonda conmemorativos del combate de Trafalgar, de 21 de octubre de 1805, entre la escuadra combinada francoespañola, al mando del almirante francés Villeneuve, y otra inglesa mandada por el almirante Nelson.

El programa se desarrolló con el siguiente temario:

- Viernes 21. «Los impactos de Trafalgar y la continuación de la guerra contra Inglaterra», por don Ángel Pozuelo Reina, profesor titular de la UCLM.
- Lunes 24. «Estratégica y política a propósito de Trafalgar», por don José María Blanco Núñez, capitán de navío y secretario de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI);

NOTICIAS GENERALES

- Miércoles 26. «El contexto internacional de Trafalgar», por don Gonzalo Butrón Prida, profesor titular de la UCA;
- Jueves 27. «Por qué se perdió la batalla de Trafalgar», por don Julio Terrón Pernía, profesor de la UCA. «Trafalgar y la era napoleónica», por don José Gregorio Cayuela Fernández, profesor titular de la UCLM;
- Miércoles 2 de noviembre. Mesa redonda sobre «Impactos y trascendencia de Trafalgar», con las siguientes intervenciones: don Manuel Maestro, presidente de la Fundación Letras del Mar; don José Cervera Pery, general auditor y correspondiente de la Real Academia de la Historia; don Agustín R. González, profesor de la Universidad San Pablo-CEU.

Actuó como moderador don Alejandro R. Díez Torre, presidente de la Sección de Ciencias Históricas del Ateneo.

Las sesiones tuvieron lugar en el salón de actos y en la sala de conferencias de esta institución.

Para más información dirigirse a:

Bicentenario de Trafalgar 1805-2005.
Ateneo de Madrid.
Sección de Ciencias Históricas.
C/ Prado, 21; 28071 Madrid, España.
Teléfono: 91 429 62 51/91 429 17 50.
Fax: 91 429 79 01.
Corr. electr.: secretariaateneo@telefonica.net

EXPOSICIONES

Exposición sobre el brigadier Cosme Damián de Churruca. Madrid, España

Con motivo del bicentenario del combate de Trafalgar, y para conmemorar los doscientos años de la muerte del brigadier de la Armada Cosme Damián de Churruca y Elorza, el Museo Naval de la Armada en Madrid, con el patrocinio de la Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa y el Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), organizó una exposición que llevaba por título «Cosme Damián de Churruca. Vivió para la Humanidad; murió por la Patria». Fue inaugurada el 1 de junio de 2005 y se clausuró a finales de noviembre.

«Con esta exposición se pretendía poner al alcance del público, siguiendo un recorrido cronológico y temático por algunas de las salas del museo, el ambiente y circunstancias en que se desarrolló la vida de nuestro brigadier, así como la de sus coetáneos en ese difícil momento de finales del siglo XVIII

y principios del XIX para la Marina española». La intención del proyecto fue mostrar la trayectoria militar y científica de Churruca a partir de los materiales expuestos y dar al visitante una visión de su vida y de su obra, que culminan con su participación en el combate de Trafalgar de 21 de octubre de 1805, en el que halló la muerte a bordo del navío *San Juan Nepomuceno*.

A lo largo del recorrido previsto, el visitante pudo entrar en contacto con diversos materiales: retratos, modelos de buques, cartografía, documentos, instrumentos científicos, óleos que recrean batallas navales, y otras piezas cronológicamente contemporáneas del período histórico representado. Los objetos que conformaron la exposición procedían en su mayoría de los fondos del Museo; junto a ellos se expusieron piezas prestadas generosamente para la ocasión por don Enrique de Areilza y Churruca, conde de Motrico.

El Museo ha publicado un espléndido catálogo en el que se recogen a todo color 12 retratos, 15 cartas náuticas, 20 libros y documentos, 12 modelos de buques, 10 instrumentos náuticos, 3 armas y 8 óleos del combate. Contiene además un apéndice documental con 34 manuscritos, una relación de 64 cartas náuticas, un índice de obras y bibliografía.

Para más información dirigirse a:

Exposición «Cosme Damián Churruca».
Museo Naval de la Armada; Paseo del Prado, 5; 28014 Madrid.
Teléf.: 913 79 52 59. Fax: 913 79 50 56.
Internet: www.museonavalmadrid.com

J.A.O.

RECENSIONES

VÁZQUEZ DE ACUÑA, Isidoro: *Historia naval del Reino de Chile, 1520-1826*.—Compañía Sudamericana de Vapores. S.A. Corporación del Patrimonio Cultural de Chile. Santiago de Chile, 2004, 548 páginas, ilustraciones.

Pocas veces tiene el crítico la suerte de encontrarse con un estudio de la enjundia, profundidad y rigor histórico de *Historia Naval del Reino de Chile*, del que es autor el ilustre académico, historiador e investigador Isidoro Vázquez de Acuña, marqués de García de Postigo, cuyos antepasados figuran en la nómina de los guardiamarinas chilenos en la Real Compañía de Cádiz, y cuyo tatarabuelo el capitán de navío Carlos García del Postigo, al mando de la corbeta *Chacabuco*, fue el encargado de llevar la oferta para el gobernador español Quintanilla de un arreglo honroso en la isla de Chiloé.

La lectura del índice general de la obra nos dará una exacta medida de la densidad y hondura del trabajo, en que el que nada se omite y que abarca desde el descubrimiento de Chile por el sur, de Magallanes, hasta el final de la monarquía en el reino de Chile, en un recorrido vivencial de excelente conducción y ajustado itinerario. Así, pueden contemplarse las expediciones de García de Loayza, Diego de Almagro, el obispo Plasencia y Pedro de Valdivia en su componente naval durante la conquista de Chile; los sucesivos gobiernos de García de Mendoza y Rodrigo Quiroga; las piraterías inglesas de Drake, Cavendish y Hawkins, y las incursiones holandesas de Cordes y Van Noort. Especial referencia a Pedro Sarmiento de Gamboa y los hermanos Nodal, así como a lo que acertadamente llama el apogeo de los piratas y corsarios, con nuevas depredaciones de ingleses y holandeses y la entrada en escena de los franceses. La reacción española se centra en la vigilancia de las costas australes, y las correrías piráticas y corsarias seguirán los viajes científicos de Córdoba, Moraleda y Malaspina.

La segunda parte de la obra arranca en los balbuceos de una marina independiente, el curso en el Pacífico sudamericano y la formación de la primera escuadra chilena con la presencia de Blanco Encalada (también antiguo guardiamarina en Cádiz), el discutido Cochrane y el final de la monarquía en el Reino de Chile, tras la derrota de Ayacucho.

Y no son sólo los aspectos descubridores, colonizadores o bélicos los que configuran el libro, que estudia también a fondo el comercio marítimo, los buques de registro, los reglamentos de libre comercio, etc. Una exhaustiva y bien reglada acumulación de materias con espléndidas ilustraciones, que convierten el libro en un auténtico regalo para el lector, estudioso o profano.

O'DONNELL, Hugo: *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar*.—La Esfera de los Libros. Madrid, 2005, 728 páginas, ilustraciones.

En *La campaña de Trafalgar*, de Hugo O'Donnell, se cumple perfectamente el espíritu de la parábola evangélica de que «los últimos serán los primeros». A lo

largo de este año del bicentenario los libros «sobre» Trafalgar o «desde» Trafalgar han proliferado con mayor o peor fortuna, y las reediciones de los «clásicos», encabezados por *Trafalgar* el Episodio Nacional con que don Benito Pérez Galdós abrió su monumental serie, han estado también a la orden del día. Sin embargo, cuando está a punto de echarse el telón sobre la conmemoración, surge este espléndido y documentado estudio de Hugo O'Donnell, que puede ser un oportuno y acertado cierre de cuanto se ha escrito sobre aquel desafortunado combate, que el autor sitúa desde sus iniciales planteamientos hasta sus inmediatas consecuencias.

Con precisión y objetividad, no exentas de un ágil y buen estilo literario, O'Donnell traza un sugestivo itinerario en el que las aportaciones sustanciales se complementan adecuadamente con circunstancias como las condiciones de la vida a bordo, la alimentación, la atención sanitaria, los problemas de reclutamiento, el armamento artillero, etc.

El libro consta de doce partes, excelentemente estructuradas y convenientemente ensambladas, cuyo enunciado responde plenamente a los condicionantes que propician la acción, que, como muy bien se expresa en el subtítulo, no es otro que la pugna de tres naciones, Inglaterra, Francia y España, por el dominio del mar. Pero ese «pulso» tiene unas constantes políticas, estratégicas y sociológicas muy significativas, y O'Donnell sabe determinarlas y exponerlas en su justo alcance.

A pesar de la densidad del trabajo (728 páginas), éste no se hace agobiante en ningún momento, pues la amenidad que junto al rigor histórico, navega entre sus páginas, lo convierte en un estímulo más para abundar en su lectura.

En suma, un libro decisivo e indispensable para quienes de una manera o de otra se sientan interesados por un tema que ha zarandeado la conciencia colectiva de los españoles doscientos años después.

GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *Catálogo de pinturas del Museo Naval. Tomo VII: Obras existentes en la Zona Marítima del Cantábrico*.—Ministerio de Defensa. Madrid, 2004. Rust., fol., 244 págs., il. color, índices. ISBN 84-9781-159-3.

La «saga» de la pintura marítima, en cuyo desvelo, con infatigable tesón, anda empeñado el capitán de navío González de Canales, culmina una nueva cota con la catalogación y análisis de las obras existentes en la Zona Marítima del Cantábrico, contenida en este tomo VII, antesala del último de la serie, que se cerrará en la Zona Marítima del Estrecho.

Con su acostumbrada solvencia, exponente de un profundo conocimiento pictórico, el autor divide a la obra en seis secciones. La primera recoge los retratos de los reyes de España y de los oficiales generales y particulares de los distintos Cuerpos de la Armada y otros retratos de diferentes personajes, algunos de ellos desconocidos.

La sección segunda contiene la pintura de la historia marítima; la tercera, los combates navales y batallas terrestres; la cuarta, los retratos de buques; la quinta, las vistas y paisajes, y la sexta, la pintura religiosa.

Siguiendo la pauta de sus anteriores volúmenes, de cada personaje se hace una bibliografía comprensiva de sus aspectos más sobresalientes y se recogen los datos técnicos de la obra y su autor, así como la historia de la misma, señalándose que en el apartado de «Vistas y paisajes» se catalogan pinturas referentes no sólo a los paisajes terrestres o marinos, sino también a bodegones.

A luminosidad pictórica, claridad expositiva; tales son las reglas de juego de este experto investigador, que en su séptima entrega, como en todas las anteriores, brinda un auténtico disfrute visual para el lector amante del arte o simplemente curioso.

ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio (coordinador): *La Casa de Contratación y la navegación entre España y las Indias*.—Fundación «El Monte», Sevilla, 2003, 1072 páginas.

Con motivo del quinto centenario del nacimiento de la Casa de Contratación, fueron numerosos los aportes bibliográficos o historiográficos que arrojaron la conmemoración, destacando el ciclo de conferencias que la Universidad de Sevilla, con la colaboración de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, programó en junio de 2003 y que agrupó diferentes ponencias de los más destacados especialistas en la materia.

Nos llega ahora, en voluminoso pero bien editado libro, el contenido de aquellas conferencias impartidas, cuya lectura revive las excelentes impresiones que los ponentes y comunicantes dejaron cuando estuvieron en el uso de la palabra.

Estructurado en dos partes, la primera, bajo el título genérico de «La Casa de la Contratación», comprende sus aspectos políticos y administrativos, los económicos y los sociales, así como los culturales y los científicos, mientras que la segunda parte viene referida a los temas de la navegación y el comercio, con novedosas aportaciones sobre esta complicada pero apasionante regulación.

Como la Casa de Contratación hubo de mantener relaciones muy directas con una gran diversidad de organismos e instituciones tanto en el ámbito público como en el privado, el seguimiento de dichas conexiones en las diversas ponencias da especial riqueza al contenido, logrando que estas «actas» constituyan un tratado de las condiciones particulares que propiciaron el nacimiento, desarrollo, e incluso extinción, de lo que acertadamente ha sido llamado «un superministerio para las Indias».

J.C.P.

