

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXI

2013

Núm. 121

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXI

2013

Núm. 121



CONSEJO RECTOR:

Presidente: José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Vicepresidente y Director: Pedro José Giner Lara, capitán de navío.

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; Jesús Bernal García, capitán de navío, Departamento de Historia; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución: Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración: Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena, 1, 1.ª planta.
28071 Madrid (España).
Teléfono: 91 312 44 27.
Fax: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2013.
Precio del ejemplar suelto: 4 euros.

Suscripción anual:

España y Portugal: 16 euros.
Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN: 0212-467-X.
NIPO: 083-13-118-X (edición en papel).
NIPO: 083-13-119-5 (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 sus autores.

SUMARIO

	Págs.
<i>NOTA EDITORIAL</i>	5
<i>La evolución del control financiero de la Armada española, 1700-1820: una síntesis interpretativa</i> , por José Manuel Serrano Álvarez	7
<i>Barcos mercantes fenicios en el Mediterráneo occidental</i> , por Juan Antonio Martín Ruiz	37
<i>El continente antártico: de la Terra Australis Incognite a las primeras exploraciones científicas (1520-1843)</i> , por Pablo César Mancilla González	55
<i>La deuda de la ciudad de Cádiz con el almirante Andrés de Pes</i> , por Francisco Font Betanzos	73
<i>La invitación de Thorsten Nordenfelt a la Armada española para presenciar las pruebas de su «bote-submarino»</i> , por Alejandro Anca Alamillo	93
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo	107
La Historia vivida: <i>Himno del Tercer Regimiento de Infantería de Marina</i> Noticias generales	
Documento: <i>Fray Andrés de Urdaneta y la jornada de Filipinas</i>	119
Recensiones.....	135

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

José Manuel Serrano Álvarez es doctor en Historia por la Universidad de Sevilla. Profesor agregado del Departamento de Historia de la Universidad Texas Tech, Lubbock (Estados Unidos), ha sido premio Nuestra América 2002 por la monografía *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788*. Es autor también de *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo xvii* (Bogotá, El Áncora, 2006), así como de más de una treintena de capítulos de libros y artículos en revistas especializadas tanto nacionales como extranjeras. Colaborador habitual de la *Revista de Historia Militar*, la *Revista de Historia Naval* y *SERGA*, es especialista en historia de la Administración Militar española en América y en historia militar de los siglos xvi al xx.

Juan Antonio Martín Ruiz es arqueólogo y doctor en Historia por la Universidad de Málaga. Ha publicado una docena de libros y más de un centenar de artículos acerca de diversas facetas de la antigüedad, así como sobre las guerras de Cuba y Filipinas. Miembro del Grupo de Investigación El Legado de la Antigüedad, de la Universidad de Almería, y del Centro de Estudios Fenicios y Púnicos de la Universidad Complutense, fue en 1992 premio extraordinario de licenciatura por la Sección de Historia de la Universidad de Málaga, y en 2005, ganador del II Premio de Investigación Histórica y Etnográfica Villa de Mijas. Director del Museo Municipal de Pizarra, es también miembro del comité científico de las revistas *Aljaranda* y *Takurunna*.

Pablo César Mancilla González es profesor de Historia y Geografía por la Universidad de Playa Ancha y *magister* en Historia por la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Actualmente ejerce la docencia en la Universidad Santo Tomás de Aquino de Viña del Mar (Chile) y es investigador del Centro de Estudios Hemisféricos y Polares. Editor de *La Antártica* y *el Año Geofísico Internacional: percepciones desde fuentes chilenas, 1954-1958* (2006) y de *El Año Geofísico Internacional en la perspectiva histórica chilena, 1954-1958* (2012), es además autor de numerosos artículos, entre los que destacaremos «La génesis del conocimiento científico chileno sobre los territorios australes-antárticos, 1820-1884» (2010) y «Algunos antecedentes sobre la política antártica chilena» (2012), publicados ambos en *Estudios Hemisféricos y Polares*, y «Chile y el proceso preparatorio para el Año Geofísico Internacional, 1950-1957», en *Revista de Estudios Norteamericanos* (2010).

Francisco Font Betanzos es doctor en Náutica y Transporte Marítimo por la Universidad de Cádiz, a través del programa Náutica y Tecnologías para la Defensa. Capitán de la marina mercante, navegó en distintas compañías: Campsa, Cepsa, Repesa, Cofruna, Empresa Nacional Elcano, Trasmediterránea..., naviera esta última a la que consagró veinticinco años de su vida laboral, diecisiete de ellos como capitán. Particularmente reseñable es su participación en las operaciones de evacuación del Sáhara español, a bordo de los buques *Ciudad de La Laguna*, *Villa de Agaete* y *Ciudad de Huesca*. Colaborador de la *Revista General de Marina*, ha aportado al acervo de esta publicación periódica diversos artículos sobre la Compañía Trasmediterránea y sus buques.

Alejandro Anca Alamillo es investigador naval reconocido por el Sistema Archivístico del Ministerio de Defensa. Académico correspondiente de la Real de la Mar y numerario de la Academia de Ciencias Naturales Rusas, es autor de un buen número de libros y artículos y en la actualidad colabora con el *Diario de Ferrol*, donde firma una columna de opinión dedicada a los temas navales y marítimos. En 2002 fue galardonado con el Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt, que convoca anualmente el Museu Marítim de Barcelona, y hace cuatro años la Armada le concedió la Cruz al Mérito Naval.

NOTA EDITORIAL

DENTRO de las celebraciones correspondientes al trigésimo aniversario de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, este segundo trimestre de 2013 trae de su mano una efeméride entrañable donde las haya, pues en junio de 1983 vio la luz el primer número de esta publicación periódica, que emprendía entonces un caminar ilusionado, alegre y enérgico que se ha mantenido hasta el presente. Si todas las conmemoraciones son emotivas, al igual que acontece en la vida de las personas, algunos aniversarios lo son en una medida mayor, como si la huella dejada por el acontecimiento que evocan fuese especialmente profunda. Creo, sin duda, que estamos en presencia de uno de ellos.

Es verdad que estas últimas singladuras editoriales no han resultado fáciles, pero los marinos estamos hechos a la adversidad. Y es que nunca es fácil el camino en la mar, que somete al osado navegante a las pruebas más exigentes, generalmente sin preaviso, aparte de que la adversidad puede ser ocasión para extraer lo mejor de nosotros mismos y arribar a metas que creíamos inalcanzables. Con esta disposición de ánimo, como marineros que navegan por mares embravecidos y, manteniendo firme el rumbo, acaban por llegar a buen puerto, un trimestre más nuestros esfuerzos se ven recompensados y nos alegramos de poner en manos de los lectores un nuevo número de esta revista dedicada a la historia naval.

A bordo, en esta singladura 121.^a tenemos una heterogénea muestra de historia naval, ejemplo de la riqueza, en muchos casos desconocida, de esta parcela historiográfica. Los artículos que se ofrecen al lector le harán recorrer el mundo de norte a sur, con estaciones dedicadas, entre otros temas, a la evolución del control de los recursos financieros de la Armada, a los barcos fenicios del Mediterráneo occidental, o a las exploraciones del continente antártico. Confiamos en que el lector saque de su lectura provecho, lo que tendrá en los patrones de este empeño editorial los efectos de un bálsamo reparador a su esfuerzo. Y como hay camino, sino estelas en la mar, apenas salida de la imprenta esta entrega tan especial de la REVISTA, ponemos otra vez la mirada en el horizonte en procura de un nuevo número. Nuestra nave pone proa a la mar. El tiempo se anuncia malo, y la singladura, arriesgada, pero confiamos en rematarla sin percance y seguir cumpliendo años.

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.

LA EVOLUCIÓN DEL CONTROL FINANCIERO DE LA ARMADA ESPAÑOLA, 1700-1820: UNA SÍNTESIS INTERPRETATIVA

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ (*)
Doctor en Historia

Introducción

ESPAÑA siempre ha mirado al mar, y en la mar se ha encontrado muchas veces a sí misma. En los mares y océanos del mundo encontró su gloria y expansión, su idiosincrasia y su virtud, sus momentos de orgullo y también algunos de los más dolorosos fracasos. España es y ha sido marinera, con una tradición milenaria que fue aumentando y consolidándose con el discurrir de los siglos. Y esta tradición se basa no solo en sus miles de kilómetros de costa, sino también en la propia singularidad del español, ser aventurero, aguerrido e inquieto. El mar, inmenso e indómito, ha facilitado a España a lo largo de la historia la posibilidad real de hacer que sus hombres muestren y demuestren esas virtudes propias y tan singulares del español.

Es más, España y su tradición marinera constituyen un caso único en la historia europea. Mientras que durante siglos la mayoría de las naciones se volcaron en consolidar una tradición concreta por encima de las demás, el español vio tanto en la tierra como en el mar caminos diferentes que le llevaban al mismo lugar: la expansión de una idea, la extensión de una necesidad imperiosa de conocer, ver, conquistar y colonizar. Inglaterra fue siempre marinera, en tanto que las naciones centroeuropeas se apegaron más a la continentalidad de su temperamento. Francia y Holanda necesitaron siglos para mirar al mar, y casi siempre lo hicieron por motivos comerciales más que por necesidad de imprimir el sello de un espíritu. España, en cambio, dominó y consolidó su posición durante la edad moderna lo mismo en la mar que en el continente. Sus hombres fueron hábiles tanto con la espada, el caballo y la pica como con la vela, el astrolabio o el timón.

(*) Doctor en Historia por la Universidad de Sevilla. Profesor Asociado del Departamento de Historia de la Universidad de Antioquia, Colombia.

Fruto de esta doble singularidad fue la empresa de la conquista y colonización de América, un proceso que demandó inevitablemente una presencia naval permanente y poderosa para mantener abiertas las rutas oceánicas que unían ambos hemisferios. A lo largo de los siglos, España supo luchar con éxitos incuestionables por salvaguardar lo que con tanto esfuerzo había conquistado. La Marina fue, sin duda alguna, el brazo articulador de este éxito, sin el cual en muy poco tiempo se habría perdido el continente ante los ataques de potencias como Inglaterra y Holanda, con tradición naval de primera magnitud.

Sin embargo, el siglo xvii es el trasfondo cronológico de un periodo de crisis naval que fue empeorando conforme llegaba a su fin la centuria. Las causas de esta crisis son complejas y sin duda se hallan interrelacionadas, así que no cabe analizarlas aquí exhaustivamente. Pero lo cierto es que los ataques concertados de las potencias rivales, la debilidad de algunos reyes y los enormes gastos militares que durante décadas vertió España en Europa para sostener los territorios heredados de Carlos V sumieron en una profunda crisis a todas las instituciones políticas y administrativas del imperio español, incluida la marina. Por aquel entonces, esta no constituía una unidad operativa propiamente dicha, ni estaba centralizada, ni maniobraba conjuntamente. De hecho, en ese tiempo no se puede hablar de *Armada*, sino de *armadas* (1). No menos de nueve flotas navales con misiones de defensa operaban desde el Mediterráneo hasta las costas del Pacífico. La falta de unidad administrativa y la complejidad de mantener a todas operando al mismo tiempo, pese a que dependían de órganos muy dispares y alejados entre sí, fue una de las razones que llevó a la Marina española de 1700 a una de sus peores crisis. Todo se conjugó en su contra, y pese a disponer de una industria y tradición naval incuestionables, con habilidosos artesanos, buenas maderas y oficiales capaces y competentes, lo cierto fue que la falta de dinero y las tensiones acumuladas tras decenios de lucha convirtieron a la marina española en una sombra de lo que había sido. Como consecuencia de ello, y por primera vez desde comienzos del siglo xvi, las rutas oceánicas por donde discurría la plata americana corrieron verdadero peligro. Productos y dinero languidecían a ambos lados del océano sin poder surcar los mares por insuficiencia de navíos. El declive fue tal que, durante la Guerra de Sucesión (1700-1713), los franceses tuvieron que ayudar a los españoles a convoyar las flotas que atravesaban lentamente los mares, lo que debió de resultar un golpe demoledor para la moral de una potencia que durante dos siglos había protegido por sí misma los mares ante enemigos poderosos, a veces incluso coligados.

(1) Los mejores estudios sobre las armadas españolas antes del siglo xviii se encuentran en LUCENA SALMORAL, M.: «La flota de Indias», en *Cuadernos de Historia* 16, núm. 74. Madrid, 1996; PÉREZ-MALLAINA, P.E.: «La Marina de Guerra española en los comienzos del siglo xviii (1700-1718)», en *Revista General de Marina*, Madrid, 1980; IDEM: *Política naval en el Atlántico*. Sevilla, 1982; IDEM, y TORRES, B.: *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, 1987.

La dolorosa desaparición de la orgullosa y poderosa dinastía de los Austrias, que tanta gloria había dado a España, y la no menos dolorosa pérdida de la mayor parte del imperio español en Europa quedaron compensadas con la entronización de una dinastía que traía aire fresco e ideas nuevas al solar peninsular y a su concepto de imperio. Ciertamente, la corte borbónica trajo hombres, planes y diseños que reestructuraban por completo el armatoste administrativo y financiero del aparato estatal. Y bajo esta innegable égida francesa la Armada española resurgirá de sus cenizas para convertirse, en apenas cincuenta años, en una máquina bélica de primera magnitud. Incluso la poderosa Inglaterra, cuya armada había controlado casi a su antojo los mares durante las pasadas décadas, vio peligrar su prestigiosa posición a mediados del siglo XVIII ante el empuje, el vigor y la entereza mostrada por los marinos españoles. A esto ayudó la idea de centralización y concentración operativa, heredada del modelo francés, que permitió hablar con propiedad de una Armada española por vez primera. Al tiempo, hombres como Tinajero (2), Patiño o Ensenada fueron capaces de captar la idea central que llegó del otro lado de los Pirineos y de adaptarla a la idiosincrasia española, dotando a la Armada de un brazo conductor fuerte, una organización centralizada y una directriz global acerca de qué debía ser y para qué debía servir.

De resultados de todo ello, los arsenales españoles y americanos renacieron, se elaboraron planes de nuevas construcciones basadas en un modelo híbrido de impronta hispana y extranjera, se crearon escuelas modernas de enseñanza naval y se canalizó todo el esfuerzo administrativo y financiero en las nuevas secretarías, que suplantaron primero y eliminaron después a los pretéritos consejos. Teniendo en cuenta el carácter innovador de las reformas que se introducían lentamente, así como los cabildeos en la Administración entre la facción francesa y la italiana (3), durante la primera mitad del siglo XVIII se sucedieron los cambios en las Secretarías, y el trasvase de competencias entre unas y otras fue incesante, así como la fusión y separación alternativa de despachos, hasta que en la segunda mitad del siglo se aclaró el panorama organizativo-político del que dependían todos los negocios militares, financieros y políticos de la Casa de Borbón (4). Por lo que respecta a la Marina, para

(2) La influencia francesa en los orígenes de las reformas borbónicas, y en concreto las que conciernen a la Marina, están estudiadas en BAUDOT MONROY, María: *Julián de Arriaga y Rivera. Una vida al servicio de la Marina (1700-1776)* (tesis doctoral). UNED, Madrid, s.f., pp. 36-38.

(3) El impacto de las reformas en América y las luchas de facciones puede verse en KUETHE, Allan J.: «La política colonial de Felipe V y el Proyecto de 1720», en «*Orbis incognitus*». *Avisos y legajos del Nuevo Mundo*. Huelva, 2007, pp. 233-243; KUETHE, Allan J., y BLAISDELL, Lowell: «French Influence and the Origins of the Bourbon Colonial Reorganization», en *The Hispanic American Historical Review*, vol. 71, núm. 3, 1991.

(4) Para una mejor comprensión de las reformas organizativas de los Borbones, véanse: ESCUDERO, J.A.: *Los Secretarios de Estado y del Despacho, 1474-1724*, 4 vols. Madrid, 1976; IDEM: *Los orígenes del Consejo de Ministros en España. La Junta Suprema de Estado*, 2 vols. Madrid, 1979, e IDEM: «La reconstrucción de la administración central en el s. XVIII», vol. XXIX-1 de *Historia de España de Ramón Menéndez Pidal*. Madrid, 1985.

agilizar la gestión política y centralizar la toma de decisiones, la mayoría de las facultades del Consejo de Indias, exceptuando las judiciales, se repartieron entre las recién creadas Secretarías del Despacho de Guerra, Indias y Marina (5). Entre 1717 y 1735 la floreciente Marina estaba ya conformada definitivamente gracias a los esfuerzos de Patiño y a la introducción de la Intendencia de Marina, institución también de origen francés, con lo que se ensamblaba un mecanismo burocrático-financiero moderno y eficaz que sería la base de los éxitos venideros en materia naval.

Teniendo en mente la enorme importancia y la trabazón existente entre Marina e Indias, no es de extrañar que hasta 1776 los negocios de una y otra los asumiese una sola Secretaría. La Marina disfrutó desde entonces de una estructura independiente en lo burocrático y administrativo —pero no en lo económico, lo cual fue precisamente su talón de Aquiles durante toda la segunda mitad del siglo XVIII—, de suerte que las grandes líneas de su actuación las dictaba directamente el secretario del Despacho.

Origen y estructura de la fiscalización económica de la Marina

Uno de los objetivos primordiales de las reformas administrativas y económicas del siglo XVIII fue, indefectiblemente, la Marina. El poder naval estaba en el epicentro de la mayor parte de los cambios estructurales que se llevaron a cabo a lo largo de la centuria, en esencia porque todos eran conscientes del papel fundamental de la Marina en el sostenimiento de España como potencia de primer orden. La política naval emprendida durante el siglo XVII (descentralización administrativa y fiscal, multiplicidad de armadas, diversificación de modelos constructivos) había conducido a la virtual desaparición de España como potencia marítima a comienzos del siglo XVIII. Hacia 1694 las fuerzas navales españolas apenas contaban con diez navíos (6), lo que hizo inevitable que los franceses ocuparan Cartagena de Indias en 1697 con notable facilidad (7) y que desde 1700, ya con Francia de aliada, hubiera que recurrir a las flotas de Luis XIV para salvaguardar las rutas oceánicas. Incluso no sería exagerado decir que durante más de un decenio la Marina española estuvo estrechamente tutelada por la francesa, como demuestra el permanente recurso a su auxilio entre 1702 y 1714 para operaciones navales de todo tipo.

(5) El mejor estudio sobre el origen y desarrollo de la Secretaría de Marina en el siglo XVIII sigue siendo PERONA, Tomás: *Orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid, 1998.

(6) HERNÁNDEZ ESTEVE, E.: «Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735», en *Revista Memoria*, núms. 11 y 12. Archivo General de la Nación, Colombia, 2004, p. 6.

(7) Para un análisis de las causas navales que llevaron a la derrota en 1697, véase SERRANO, José Manuel: «Gasto militar y situados en Cartagena de Indias, 1645-1699», en *Cartagena de Indias en el siglo XVII*. Banco de la República, Cartagena, 2007, pp. 249-343.

Por consiguiente, era evidente que si el sostenimiento del imperio americano constituía una de las prioridades del reinado del monarca Borbón, no lo era menos la acuciante necesidad de revitalizar las rutas oceánicas por donde discurrían las riquezas españolas en ambos sentidos. La cuestión era cómo y cuándo se podría poner en marcha semejante intención.

Por fortuna, la victoria del Borbón supuso también el triunfo de un modelo que ya había mostrado sus bondades en la Francia del siglo xvii, y que no era sino aplicar a la Armada un programa de centralización organizativa y estructuración piramidal, visto que la yuxtaposición de intereses y la mezcolanza de ideas, programas e instrumentos de control propios de la España del xvii habían demostrado un nivel de ineficacia inigualable; ahora se probaba un modelo que había sido eficaz en un sistema político e ideológico esencialmente similar al español. El programa que se iba a emprender ahora necesitaba no solo ideas, sino también hombres, energía, entusiasmo y pragmatismo, algo de lo que, afortunadamente, no carecía España.

No fue difícil detectar alguno de los problemas heredados del anterior siglo. Hasta la llegada de los Borbones, los negocios de la Marina habían estado en manos de los Consejos de Indias y Guerra, lo que deparó no pocas frustraciones y enfrentamientos entre sus titulares acerca de cómo manejar los asuntos navales. Además, el Consejo de Hacienda tenía mucho que decir al respecto de la financiación de las armadas peninsulares (las americanas dependían exclusivamente de los fondos de allende el Atlántico), lo que incrementaba las fricciones burocráticas. La ineficacia de este sistema a tres bandas no se hizo perceptible hasta la segunda mitad del siglo xvii, cuando los enemigos de España se convirtieron en problemas de primera magnitud a causa de su fortaleza en los mares. Por consiguiente, la primera medida modernizadora de los asuntos navales consistió en vaciar de contenido a los antiguos consejos y traspasar sus poderes a una institución nueva con escasos precedentes en España: las Secretarías de Estado y del Despacho.

En la tarea de reestructurar institucionalmente los servicios armados de España (Marina y Ejército), el elemento central era la fiscalización de las actividades económicas. Por lo que respecta a la Marina, este fue el principal caballo de batalla y el eje que movió a diferentes personalidades a encontrar un modelo de gestión económica y administrativa realmente eficiente. Nada de lo que se emprendiera para mejorar los asuntos navales tendría sentido si no se hacía sobre la base de priorizar y optimizar los recursos económicos. Al fin y al cabo, el dinero era el núcleo de toda reforma, no solo en lo referente a la cuantía del mismo, sino fundamentalmente en la manera de canalizarlo y controlarlo en beneficio de todo el entramado naval. El edificio organizativo de la marina operaba multidireccionalmente y abarcaba una enorme cantidad de aspectos que dependían, para su correcto funcionamiento, de lo acertado que fuese el uso del dinero destinado al mismo. Por ese motivo, las reformas navales de inicios del siglo xviii tuvieron como objetivo primordial (incluso podría decirse que casi único) la reforma del modelo financiero y fiscal, sin cuya reestructuración nada podía funcionar bien.

Fue este aspecto decisivo del problema naval lo que llevó a dar, antes incluso de la creación de las Secretarías, y durante el transcurso de la Guerra de Sucesión, los primeros pasos hacia la centralización y fiscalización de los asuntos financieros de la Armada. La caótica situación de las armadas españolas de comienzos del siglo XVIII era consecuencia directa de la desorganización financiera de los astilleros, los asientos navales y el control de los gastos. No es por tanto insólito que se tardara poco en emprender decisivas reformas en este ámbito, todas ellas inspiradas, insoslayablemente, en el modelo francés. Esto hizo sentir el influjo del modelo del país vecino justo en el momento en que la debilidad española era más patente y por tanto más proclive era el país a la aceptación de métodos hasta entonces muy poco conocidos en él.

Así fue como en 1705 se creó la Junta de Restablecimiento del Comercio, con el fin de poner orden en el tráfico comercial con Indias, al tiempo que se trataba de implementar ventajas para los franceses (8). Esta Junta trató de interrelacionar las incipientes reformas de la Marina con los asuntos de Indias, habida cuenta el papel instrumental de la Armada en la defensa de los intereses comerciales atlánticos (9). Los inspiradores de este flamante órgano fueron los franceses Nicolás Mesnager y Ambrosio Daubenton (10), este último muy cercano a Jean Orry, quien, como consejero de Felipe V, había llegado a España en 1701 para racionalizar las finanzas militares de la monarquía hispana. La concatenación de hechos (y la innegable posición de privilegio que tenía la poderosa Francia frente a la debilitada España) llevó a la creación de la Intendencia de Marina, institución de honda raigambre en Francia pero desconocida hasta entonces en el universo naval hispano. Su primer titular sería Daubenton, cuyo nombramiento data del 6 de junio de 1705. Fue la primera medida de choque para aliviar la desorganización de la Marina.

La influencia francesa, en colaboración con la enérgica actuación de españoles como Bernardo Tinajero, fue decisiva una vez más para la defensa y consolidación de los intereses económicos y fiscales de la Marina. De hecho, la Junta de 1706 y el plan naval elaborado por Tinajero en 1713 hacían hincapié en la coordinación de dos factores esenciales. De una parte, el interés francés por implantar su visión centralista de los aspectos económicos, y de otra, el no menos obcecado interés de los españoles en ocuparse por sí mismos del gobierno económico de la Armada, y de hacerlo en conjunción con sus intereses monopolísticos de la Carrera de Indias. Como resultado de este forcejeo de intereses se decidió que el Estado debía cancelar el sistema de asientos, y la Corona, mantener por sí, sin intermediarios, las armadas, que dejarían de

(8) NAVARRO GARCÍA, Luis: *América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*. Rialp, Madrid, 1989, p. 212.

(9) CRESPO SOLANA, Ana: *La Casa de la Contratación y la Intendencia General de la Marina en Cádiz, 1717-1730*. Universidad de Cádiz, 1996, p. 66.

(10) Nicolás Mesnager y Ambrosio Daubenton, colaboradores del ministro francés de Comercio y Marina Jérôme de Pontchartrain, tenían experiencia en el comercio americano y habían sido enviados a España para formar parte de la Junta de Restablecimiento del Comercio, en la que debían reforzar la posición francesa. DAUBOT MONROY, María: *op. cit.*, p. 43.

financiarse por medio de las «averías» (11). Para ello era menester seguir una política adecuada de construcción y mantenimiento de navíos, proyecto en el que la Intendencia (como organismo gestor de intereses materiales) jugaba el papel decisivo y central.

En efecto, la Intendencia de Marina resultó ser trascendental para el futuro de la Armada en el siglo XVIII. Con ella se creaba una institución eficaz y centralizada cuya misión esencial era la reorganización y fiscalización de los asuntos económicos de la Marina de Guerra. Al tiempo, con la creación de la Intendencia Naval desaparecía la Veeduría General de las antiguas armadas, figura que había demostrado su inoperancia para controlar financieramente las diferentes escuadras peninsulares. Aunque Daubenton no recibió atribuciones específicas para ejercer su importante cargo, resultaba muy obvio que no las necesitaba en tiempo de guerra: su misión consistía en ejecutar en la Armada la misma labor fiscalizadora que Orry llevaba a cabo en el Ejército. Además, la Intendencia vio acrecentada su importancia y operatividad como institución fiscalizadora de los intereses de la Marina con la unificación de los cargos de intendente y de presidente de la Casa de Contratación. Con este esquema, los asuntos navales (desde el punto de vista financiero) quedaban fuertemente protegidos por los intereses (también navales) de la Casa de Contratación. El resultado fue que la Intendencia gaditana dispuso al mismo tiempo del control político y del económico de sus asuntos, que confluían piramidalmente al ser únicamente dependientes de la Secretaría de Marina. Esta idílica relación no se rompió hasta 1754, cuando los cargos de presidente de la Casa de Contratación y de intendente de Marina quedaron definitivamente separados.

Una vez concluida la Guerra de Sucesión, en 1713, y con Felipe V ya ocupando el solio español, se produjo una importante y acelerada secuencia de acontecimientos. Aunque la Intendencia de Marina pervivió, resultaba evidente la necesidad de completarla con una institución de mayor influencia que fuera capaz de ordenar la política naval, incluyendo los asuntos financieros. En este momento entran en juego las Secretarías del Despacho.

Con esta institución, a la vez administrativa, política y burocrática, los poderes antes en manos de los premiosos consejos pasaron a manos de los secretarios (ministros), quienes tenían vía directa con el monarca para resolver los asuntos más importantes (vía reservada), y al mismo tiempo gozaban de una amplia independencia mutua gracias a la clara y nítida delimitación de sus respectivas funciones. Como resultado de ello, las pesquisas, informes y reuniones permanentes entre los titulares de los antiguos consejos (que obligaban a interminables disputas para llegar a acuerdos) dejaron paso a un sistema dinámico, centralizado y fluido que otorgaba un enorme poder directo a los secretarios, quienes disponían a voluntad sobre los negocios que se les habían atribuido y podían recurrir (y recibir) directamente del rey las instrucciones pertinentes sin tener que pasar por los pesados cónclaves de antaño.

(11) CRESPO SOLANA, Ana: *op. cit.*, p. 64.

La Marina, desde luego, se vio fuertemente favorecida por este cambio. Apenas unos meses después de firmado el tratado de Utrecht (1713), que ponía formalmente fin a la disputa dinástica por el trono español, por real decreto de 30 de noviembre de 1714 se instituyó la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina e Indias, dando así comienzo a una etapa de cumplidas y profundas reformas administrativas y financieras en el ámbito de la Marina. La consecuencia inmediata fue la unificación de las diferentes armadas peninsulares y la creación, oficialmente, de la Marina de Guerra española del siglo XVIII. La unificación de los asuntos de Marina y de Indias, que quedaban en manos de un único secretario, indicaba la importancia vital (en aquel momento) de hacer confluir bajo un solo bastón (y espada) los asuntos que permitían establecer y mantener sólidamente fusionados ambos hemisferios. La Armada moderna, que iniciaba así su andadura, quedaba de esta manera inextricablemente ligada a la tarea de restablecer las rutas oceánicas con el imperio ultramarino, que habría de ser su razón de ser. Aunque es cierto que un año más tarde (por RD de 28 de abril de 1715) la Secretaría de Marina se incorporó a la de Guerra, esta separación fue muy breve. En efecto, por real decreto de 14 de enero de 1721 la Secretaría del Despacho de Marina en Indias fue nuevamente creada, para no volver a separarse hasta 1754.

El primer titular de la Secretaría de Marina e Indias fue Miguel Fernández Durán, quien disponía de plenos poderes sobre los asuntos navales, incluyendo las instrucciones específicas del intendente de Marina bajo su mando. En el otoño de 1715 Fernández Durán (ahora con los negocios de Marina y Guerra unidos) envió al nuevo intendente de Marina con sede en Cádiz, Francisco de Varas y Valdés (que había sustituido a Daubenton en enero del mismo año), órdenes específicas sobre sus funciones en estos términos:

«...perpetua donde queden radicadas las noticias para siempre como veeduría y contaduría compuesta por cuatro o seis oficiales diestros en la cuenta y razón de los sueldos de toda la gente de mar, distribución de raciones, caudales, almacenes, gastos de carena, oficiales y marineros, navíos que son del Rey, y últimamente todo lo demás dependiente de esto, con un tesorero que residirá en Cádiz a la orden del Intendente para recibir y distribuir con su intervención todos los caudales que se destinasen a Marina» (12).

Con estas instrucciones precisas se ponían los cimientos para la moderna fiscalización económica de la Armada mediante un simple pero efectivo sistema piramidal de control administrativo y gestión fiscal. Así, desde la cúspide, representada por el secretario del Despacho, hasta el tesorero y los comisarios de Marina, que formaban el escalón más bajo del nuevo sistema, todo estaba firmemente controlado, desde el punto de vista de la gestión material y financiera, por la figura del intendente.

(12) Cít. en FERNÁNDEZ DURO, C.: *Historia de la administración de la Armada y de la organización del Cuerpo Administrativo, 1325-1717*. AMN, 1949, doc. 13.

Sin embargo, Varas no dispuso de tiempo suficiente para emprender tan importante labor, ya que el 28 de enero de 1717 entró en escena la imponente figura de José Patiño. Efectivamente, el nombramiento de este como intendente general de Marina, superintendente del Reino de Sevilla y presidente de la Casa de Contratación supuso un punto de inflexión (y a la vez de arranque) en el conjunto del proceso reformista que estaba afectando a la Marina. Las atribuciones que recibió Patiño fueron enormes, y en gran medida vaciaban de contenido algunas de las funciones más destacadas de la Casa de Contratación justo dos meses antes de que esta fuese trasladada (provisionalmente) a Cádiz (13). Ahora la figura del intendente era omnímoda, en especial en los asuntos referentes a «la fábrica de bajeles, su carena y composición, provisión de víveres, compra de pertrechos, razón del consumo, cuenta y razón de la distribución de los caudales que se emplearen en estos fines y en la paga de la gente de mar y guerra, así de Armadas y Escuadras, como de navíos sueltos» (14). Las funciones materiales y económicas estaban tan nítidamente establecidas y centralizadas en su persona, que ante Patiño no se interponía ningún obstáculo legal para emprender la enorme y privilegiada tarea, aún incipiente, de reedificar el derruido solar de la Marina. La estructuración de la Intendencia tal cual la había recibido Patiño convertía a esta institución en el pilar de la Secretaría del Despacho, dejando a esta prácticamente con las funciones de dirección y planificación general de la política naval, así como de los nombramientos más destacados.

Fruto de esta concentración de poder fue el nacimiento, el 1 marzo de 1717, de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina, con sede en Cádiz, la primera gran decisión administrativa y de gestión de Patiño tras su nombramiento. Por primera vez en la historia naval española, todos los recursos (materiales, económicos y de personal) quedaban férreamente concentrados en un único organismo bajo la supervisión directa del intendente general. De esta manera nacía también, en la práctica, el llamado Cuerpo del Ministerio de Marina, que representaba toda la jerarquía burocrática y de fiscalización de los recursos materiales de la Armada que estaban bajo el control del comisario ordenador (director de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina), así como de todos sus empleados y subordinados. Bajo la supervisión de este comisario ordenador se situaban el contador principal de Marina y el tesorero general, de los que dependían un número variable de funcionarios con atribuciones muy específicas, como los comisarios de marina, contadores, guardalmacenes, etcétera.

(13) DONOSO CORTÉS, Rafael: *Una contribución a la historia de la contabilidad: análisis de las prácticas contables desarrolladas por la tesorería de la Casa de la Contratación de las Indias de Sevilla (1503-1717)*. Universidad de Sevilla, 1996, pp. 112-113.

(14) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: «La fiscalización económica en la Marina española del siglo XVIII», en *La Hacienda militar, 500 años de Intervención en las Fuerzas Armadas*. Madrid, 2002, p. 315.

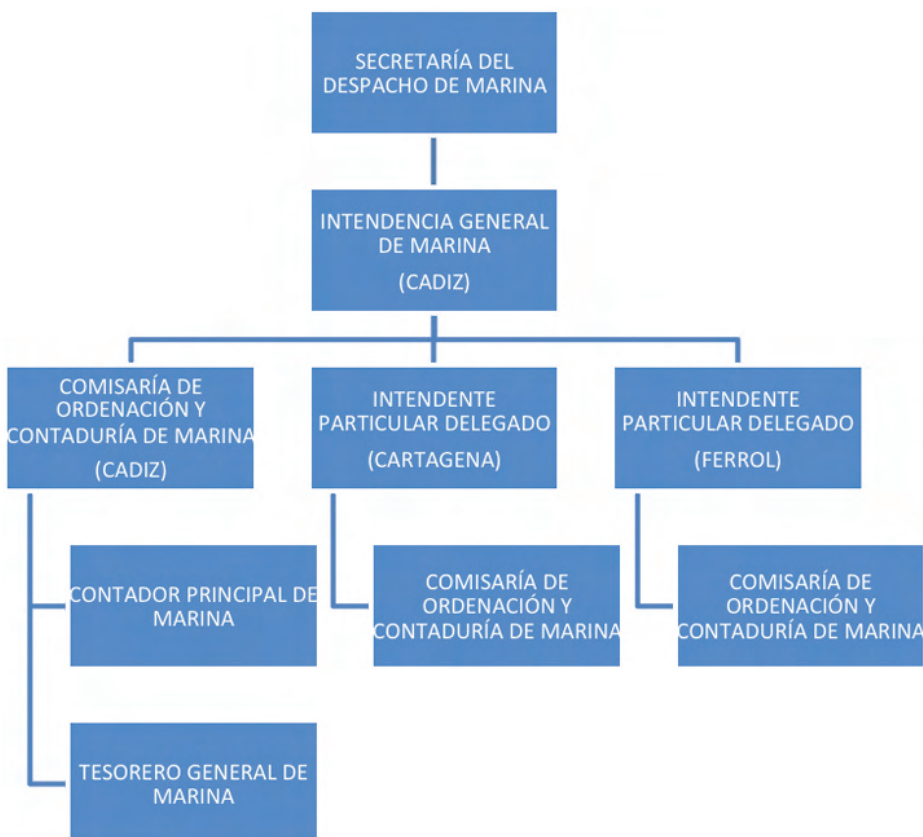
Esta estructura se duplicó para los otros dos arsenales de la Península (Ferrol y Cartagena) a través de la figura del intendente particular, delegado del intendente general, quien disponía a su vez de su propia Comisaría de Ordenación y Contaduría, con una jerarquía similar a la de la sede principal, que siguió siendo inevitablemente Cádiz. Aunque formalmente ambos departamentos no fueron creados hasta 1727, se había ya previsto la fiscalización de los asuntos materiales de la Marina sobre la base del modelo de 1717 que, mediante la figura del intendente delegado, mimetizaba una estructura fuertemente jerarquizada pero a la vez clara y sin mezcla de funciones.

Paralelamente surgió también en 1717 el llamado Cuerpo General de la Armada, integrado por todos los oficiales de guerra de la Marina y que componía el apartado puramente militar del organigrama creado desde la Secretaría del Despacho. Sin embargo, la fiscalización y control de los gastos de la Marina, así como todas las responsabilidades de construcción y aprovisionamiento naval, dependían única y exclusivamente del Cuerpo del Ministerio, es decir, de la Intendencia General y de Cádiz en cuanto sede principal de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina. Como es lógico, pronto surgieron roces entre ambos brazos de la Marina (el económico y el de oficiales), en esencia porque a los oficiales de los navíos no les agradaba la idea de tener que soportar el ojo fiscalizador de los comisarios de Marina y de los contadores, quienes por imperativo legal debían ir siempre a bordo para llevar «cuenta y razón» de los gastos dimanados. Por regla general, y a causa de la propia idiosincrasia de sus responsables, tanto Patiño como sus continuadores naturales (Campillo y Ensenada) favorecieron al Cuerpo del Ministerio en perjuicio del General: resultaba obvio que para ellos la financiación y buena organización de los recursos materiales de la Marina constituían la verdadera base sobre la que debía descansar una potencia naval sólida.

Por consiguiente, en 1717 se puede ya vislumbrar una estructura jerárquica muy clarificada del apartado financiero y material de la renacida Armada española. Este es su esquema general.

Patiño, en su afán por completar las medidas de 1717, no se detuvo en la mera aplicación de sus principios rectores de centralización y eficiencia. De hecho, el proceso de reformas burocrático-administrativas en la Marina era paralelo al iniciado en instancias superiores. No es casualidad que, justo un mes después de la creación de la Comisaría de Ordenación y Contaduría Principal de Marina, se publicara el decreto que establecía las funciones específicas de la Secretaría del Despacho Universal de Guerra y Marina, órgano inmediatamente superior al cargo de Patiño. El real decreto de 2 de abril confería a la Secretaría amplios poderes en lo tocante al control de los recursos materiales de la Armada, pero dejaba completamente abierta la manera en que debía implementarse tal atribución. La implementación de este control financiero y material recaía, justamente, en los hombros de Patiño y la reglamentación por él inspirada. Patiño, consciente de la necesidad de crear una reglamentación nueva que delimitara funciones sin menoscabo de la eficacia operativa, dispuso en 1720 las «Ordenanzas que han de observar el Intendente General de la

ESTRUCTURA DE LA JERARQUÍA FISCALIZADORA DE LA ARMADA, 1717



Marina, los Contadores, Comisarios y Oficiales a sueldo», que continuaba fiel a los principios inspirados por el intendente general en lo tocante a establecer un cuerpo legal que sentara las bases sobre las que operar cualquier cambio en la Marina. Aunque emanada de la Secretaría del Despacho de Guerra y Marina, es muy verosímil que el propio Patiño hubiera participado de una u otra forma en su elaboración. Nos inclinamos por esta hipótesis a causa de dos factores esenciales. En primer lugar, Patiño había ya aprobado con fecha de 16 de junio de 1717 la «Instrucción sobre diferentes puntos que se han de observar en el Cuerpo de la Marina de España, y ha de tener fuerza de Ordenanza hasta que su Majestad mande publicar las que inviolablemente deberán practicarse», norma que, aunque establecía la jerarquía de oficiales sin hacer referencia al control económico, mostraba ya claramente signos del interés del intendente por una reglamentación extensa y articulada que evitara las fricciones entre diferentes estamentos de la Armada. En segundo lugar, las Ordenan-

zas de 1725, emanadas del propio Patiño, son muy similares a las de 1720, hasta el punto de que no modificaban sustancialmente ni el espíritu ni la letra de sus apartados más significativos. Teniendo en cuenta la personalidad de Patiño y su propensión natural hacia la reglamentación, no parece muy probable que imitara o copiara los principios inspiradores de otro. ¿Acaso es una mera coincidencia que en 1726 la persona que más había hecho por la Marina desde el punto de vista jurídico, administrativo y organizativo ascendiera al máximo órgano fiscalizador de la Armada?

En definitiva, las Ordenanzas de 1720 constituyeron el referente que debían seguir los funcionarios responsables del Cuerpo del Ministerio, centrándose con rigor en el establecimiento de funciones específicas para cada rango. Patiño dispuso ahora de un cuerpo homogéneo y perfectamente delimitado, pues consideraba, con razón, que la Marina debía construir la casa desde los cimientos, y estos cimientos eran la fiscalización y control completo del ramo material, fiscal y financiero. Por primera vez, la Marina podía ejercer una completa intervención sobre sus propios asuntos económicos, gracias a dos aspectos destacados en el propio articulado. Por una parte, se establecía una clara diferenciación entre las materias de Marina y las de otros ramos, sobre la base de una delimitación de funciones de todos y cada uno de los cargos que tenían responsabilidades en la fiscalización económica naval. Por otro lado, la Intendencia de Marina quedaba sujeta única y exclusivamente a la Secretaría de Marina en lo tocante a la rendición de cuentas y manejo de los fondos provenientes de la Secretaría de Hacienda, quedando esta relegada, en última instancia, a la fiscalización de las cuentas de Marina a posteriori.

Este asunto es trascendental para la historia fiscal y financiera de la Marina en el XVIII. Uno de los aspectos más controvertidos de las fuerzas navales del siglo anterior había sido la multiplicidad de canales de distribución de los recursos financieros, así como la descentralización institucional a través de la cual debían suministrarse los aspectos materiales. La competencia (a veces feroz) entre organismos y personal hizo que la pugna por el control del dinero destinado a las fuerzas navales estuviera en el epicentro de los problemas de antaño. Ahora, también por primera vez, la fiscalización y el control autónomo de los recursos materiales se desgajaba de la institución que los proporcionaba. Por un lado, la Secretaría de Marina, mediante la imponente figura del Intendente General, era la única responsable de cómo debía gastarse el dinero que recibía de la otra gran Secretaría, la de Hacienda. Esta última suministraba los recursos, pero eran los órganos propios de la Marina (en concreto su Cuerpo del Ministerio) los que decidían en primera y última instancia la manera en que se utilizaban. Teniendo en cuenta la tradicional rivalidad entre organismos de gestión burocrática (sin duda heredada de la etapa de los Austrias), resulta muy evidente que a los funcionarios y responsables de Hacienda no gustó esta autonomía de la Marina. Esa misma tradición había dejado en manos de los fiscalizadores de Hacienda el control casi absoluto tanto sobre el dinero enviado como sobre su uso inmediato. Ahora, apenas veinte años después de la implantación del racionalismo y el centralismo

borbónico, esa misma rivalidad se hacía nuevamente patente, máxime si se tiene en cuenta las enormes sumas destinadas a Marina, cuyo control se negaba a perder Hacienda.

De hecho, la pugna no tardó en llegar. Ya en 1721, el marqués de Campo-florido, en aquel entonces secretario del Despacho de Hacienda, trató de reunir las cuentas de Marina y Guerra a través de la Tesorería General de Guerra, instrumento creado por Orry para centralizar el gasto militar y que paulatinamente suplantó a la Tesorería General. Patiño se opuso con vehemencia, pues estimaba (con bastante sentido común) que esa era justo la función esencial de la Intendencia General de Marina y, más concretamente, de la Comisaría de Ordenación y Contaduría. En el fondo, el intendente defendía a ultranza y sin disimulo un sistema de control fuertemente centralizado que daba a la Marina una completa independencia en su ramo más vital, el de los gastos navales; al fin y al cabo, él había sido el inspirador del procedimiento y no estaba dispuesto a ceder el control de las finanzas a un organismo que poco o nada sabía de los intereses y necesidades reales de gasto de las fuerzas navales. Finalmente, Felipe V actuó con prudencia y no permitió fiscalizar las cuentas de la Armada hasta que estas hubieran sido presentadas al tesorero general de Marina y fiscalizadas debidamente por él (15).

El triunfo de Patiño en este trascendental asunto fue duradero, pues la Marina nunca perdió el control sobre la fiscalización de su actividad económica hasta 1798, en que, trágicamente para los intereses de la Armada, la administración financiera pasó a la Secretaría de Hacienda.

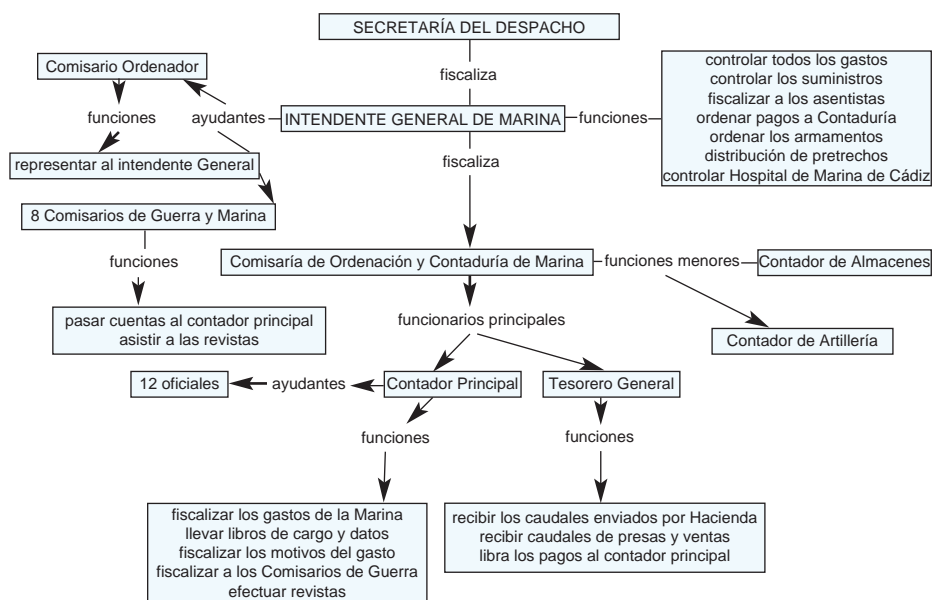
Así las cosas, las Ordenanzas de 1720 dibujaban un cuadro nítido y esclarecedor de lo que Patiño deseaba hacer con la Marina. El esquema era tan nítido que no había lugar a equivocaciones en cuanto a lo que debía hacer cada funcionario del Cuerpo del Ministerio. El esquema inferior muestra la sólida base sobre la que se asentó el robusto edificio que empezaba a tomar forma.

La separación de la Secretaría de Marina de los asuntos de Guerra para unirse nuevamente a Indias en 1721 tuvo un efecto enormemente beneficioso para los intereses de Patiño y de la propia Armada. La creación, ya definitiva, de una gran Secretaría del Despacho de Marina e Indias ponía los intereses navales justo en el epicentro de su razón de ser: la defensa de las posesiones ultramarinas. Al mismo tiempo, evitaba un eventual conflicto de intereses con el Ejército, cuyas cuentas, como se ha visto, dependían de la poderosa e influyente Secretaría de Hacienda. El divorcio proporcionaba a la Marina una completa y real independencia para la gestión de sus recursos económicos, y alejaba cualquier tentación de Hacienda por volver a insistir en controlar sus balances.

Fruto de esta libertad de acción fue el decreto de propia mano de Patiño de 1 de enero de 1725 que promulgaba las «Ordenanzas e Instrucciones generales formadas de Real Orden de lo que se debe de observar por los Intendentes

(15) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, p. 325.

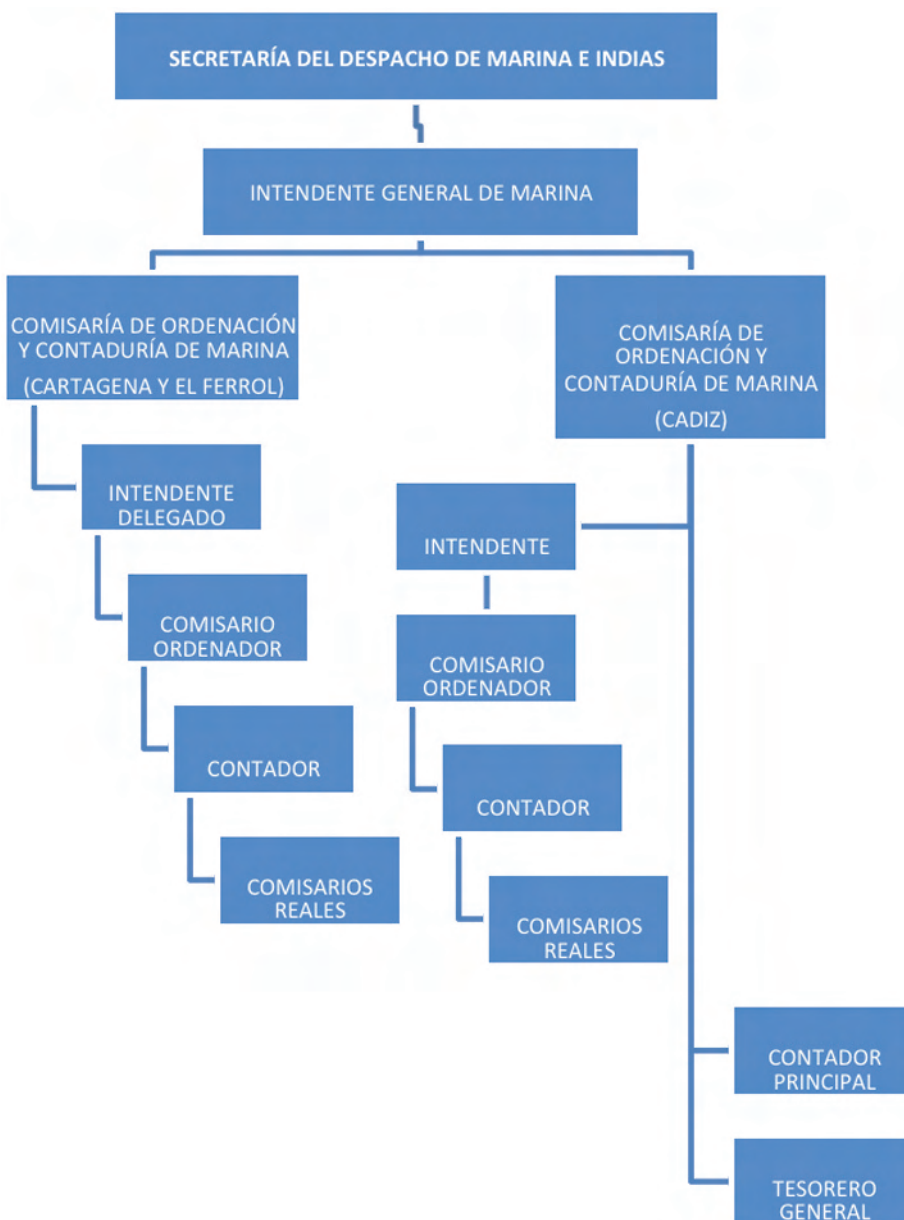
ESTRUCTURA DE LAS FUNCIONES EMANADAS DE LAS ORDENANZAS DE 1720



y demás Ministros de Marina y dependientes del Ministerio de ella, según lo respectiva al empleo y encargo de la Real Hacienda y cuenta y razón de ella». Compuestas por 31 extensos capítulos, estas ordenanzas suponían un paso más en la elaboración (muy al gusto del intendente general) de un cuerpo jurídico completo y perfectamente delimitado cuyo núcleo era el desarrollo del Cuerpo del Ministerio, y con él, sus funciones de fiscalización económica y contable. A efectos prácticos, venía a sustituir las disposiciones de 1717 y 1720, completándolas y ampliándolas. El texto fijaba con una claridad rayana en la vehemencia burocrática la absoluta libertad de ejecución de los gastos navales y su fiscalización al margen de cualquier otra instancia que no estuviera inserta en el organigrama. El peso, como no podía ser de otra forma, recaía en la omnipresente y poderosa figura del Intendente General, aunque la ejecución de las funciones específicas de gestión económica estaba fuertemente jerarquizada y en manos de oficiales específicos con gran poder de actuación.

Desde ese año 1725, y gracias a estas ordenanzas, el poder y la influencia del Cuerpo del Ministerio sobre la gestión económica de la Marina se prolongó hasta bien entrado el siglo XVIII, poder que se incrementó *de iure* a partir de 1727, cuando se crearon oficialmente los departamentos de Ferrol y Cartagena, con lo que la reglamentación de Patiño se hizo extensiva también a estos arsenales. Aunque estas instrucciones eran sumamente detalladas en orden a la fiscalización, el intendente general no se detuvo ahí, pues durante los dos siguientes años continuaron viendo la luz reales órdenes e instrucciones

ESTRUCTURA DEL CUERPO DEL MINISTERIO TRAS LAS ORDENANZAS DE 1725



complementarias de aquellas que trasladaban el poder de los oficiales del Cuerpo del Ministerio hasta los mismos navíos y la dirección técnica y admi-

nistrativa de los arsenales. De esta forma, no solo la mera gestión estaba fuertemente jerarquizada y controlada por la Intendencia General, sino que también abracaba todos y cada uno de los elementos que tenían relación directa con el poder naval: construcciones, suministros, traslados de vituallas, materias primas y fiscalización a bordo caían también bajo la responsabilidad de la mano de Patiño.

Como colofón a una década al servicio de la Marina, en 1726 Patiño fue nombrado nuevo secretario del Despacho de Marina en Indias, brazo político y administrativo de toda la Marina. Este nombramiento lo colocó ante la posibilidad cierta de controlar completamente los destinos de la Armada, pudiendo ya de una forma directa dirigirse a sus «colegas» de otras Secretarías de tú a tú.

La remisión de los recursos económicos que desde entonces manejaba la Secretaría de Marina e Indias para los asuntos navales era, como se ha dicho, competencia de la Secretaría de Hacienda. Sin embargo, el Departamento de Cádiz pronto empezó a nutrirse de los fondos ingresados directamente de América, que eran canalizados a través de la Depositaria de Indias, sita también en Cádiz. Esto no suponía una variación del canal de financiación prefijado sino que, por el contrario, entrañaba una optimización del mismo. La dependencia de la Depositaria a la Tesorería General (a la que debía remitir fondos) hacía innecesario (y absurdo) el envío del dinero a Madrid para ser fiscalizado por Hacienda y, posteriormente, ser remitido otra vez a la Intendencia de Cádiz. En su lugar, la propia Depositaria remitía al intendente gaditano el numerario que previamente había sido aprobado por Hacienda como parte de su presupuesto anual. Al margen de esto, también de esta oficina económica salían las frecuentes demandas gaditanas de gastos extraordinarios, previa autorización de Tesorería General. El beneficio para el astillero de Cádiz fue inmediato, ya que disponía de unos recursos líquidos casi anuales que proveían directamente de Indias y de los que, por regla general, hacía uso de inmediato. Por añadidura, la ubicación en el mismo lugar de la caja suministradora del dinero (Depositaria) y de la fiscalizadora (Intendencia de Marina) hacía más ágil la contabilidad, control de ingresos y gastos, así como la elaboración de los presupuestos, que debían ser aprobados por Hacienda. El impacto para la importancia de Cádiz como gran astillero peninsular no se hizo esperar. Cádiz obtuvo la primacía constructiva y la preponderancia como principal centro gestor de los asuntos navales de España antes que ningún otro astillero, posición de privilegio que tardaría decenios en perder, circunstancia que convirtió a La Carraca en el primer y más importante arsenal ilustrado español durante buena parte del siglo XVIII (16).

Las intendencias y arsenales de Cartagena y Ferrol se nutrieron de recursos financieros también cercanos, en concreto de los resultados líquidos de buena parte de las rentas de las zonas geográficas más próximas (17). Sin embargo, la

(16) El mejor trabajo sobre este astillero es el de QUINTERO GONZÁLEZ, José: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español, (1717-1776)*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.

(17) MERINO, José P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid, 1981, pp. 130ss.

capacidad de aportación dineraria sobre bases impositivas de rentas cercanas fue agotándose a medida que ambos astilleros aumentaban su capacidad constructiva y su importancia como centros de abastecimiento, carena y operaciones navales. Esto llevó a ambas intendencias a una dependencia creciente del canal jurídicamente establecido, es decir, los fondos provenientes de la Secretaría de Hacienda. Hasta bien entrado el siglo XVIII, esta situación (en comparación con Cádiz) no les favoreció desde el punto de vista de las aportaciones pecuniarias, pero lentamente se fue modificando hasta igualarse con la posición de cierto privilegio que había ostentado Cádiz gracias a los cercanos e importantes recursos de la Depositaria. Este cambio se produjo al modificarse la dependencia a la que estaba sujeta la Depositaria. Hasta 1751, este organismo dependía exclusivamente de la Casa de Contratación, de la que hacía las veces de Tesorería. Sin embargo, desde el 1 de julio de 1751 esta situación se alteró significativamente, al trasladarse el control directo de la Depositaria de la Casa de Contratación a la Secretaría de Hacienda (18). De resultas de ello, la Intendencia de Cádiz perdió paulatinamente su posición de privilegio, que fue basculando cada vez más hacia los otros departamentos marítimos, que vieron como tanto los presupuestos navales como las órdenes sobre la ejecución de los mismos procedían por igual de la Secretaría de Hacienda.

La época de Patiño al frente de la Secretaría de Marina (1726-1736) ha sido considerada, con razón, una de las más pujantes y beneficiosas para la Armada. El tejido jurídico-administrativo hilvanado por Patiño fue la causa fundamental de que en el apartado fiscal y económico de los asuntos navales se asentaran unas bases sólidas. Gracias a ella, el número de navíos al final de su mandato era cuatro veces superior al de tan solo dos décadas antes. La solidez del edificio construido alrededor del Cuerpo del Ministerio permitió una mejor canalización de los recursos y la puesta en marcha de los otros dos grandes astilleros peninsulares: Ferrol y Cartagena. Los resultados constructivos (el fin último de toda la reforma económica) no se hicieron esperar, y los tres astilleros gozaron (por lo general) de amplios recursos dinerarios.

El cambio en la Secretaría de Marina en 1737 por el marqués de Torrenueva (1737-1739) y la creación del Almirantazgo ese mismo año no supusieron cambios drásticos ni giros bruscos de la ingente obra iniciada por Patiño. De hecho, tanto Torrenueva como su sucesor en la Secretaría, José de la Quintana (1739-1741), fueron figuras intermedias y de tránsito entre Patiño y uno de sus continuadores naturales, José del Campillo (1741-1743), figura esencial para comprender la definitiva cristalización de las reformas económicas de la Marina.

En este periodo de transición lo único realmente destacable fue la imbricación del Almirantazgo en el organigrama de la Secretaría de Marina. Esta institución no gozaba en España, ni mucho menos, de la tradición que arrastraba en Inglaterra, donde era el verdadero baluarte de la política en relación con la

(18) BARBIER, Jacques A.: «Towards a new chronology for bourbon colonialism: the “Depositaria de Indias” of Cádiz, 1722-1789», en *Ibero Amerikanische Archiv*, año 6, núm. 4, 1980, p. 337.

Armada, en el que descansaba tanto el diseño de la estrategia naval como el control financiero. Su creación tras la muerte de Patiño puede dar algunas pistas sobre su verdadera naturaleza y objetivos. La obra del predecesor de Torrenueva había tenido por objeto la separación clara entre el diseño y la planeación de los factores navales que debían regir los designios de la Marina (Secretaría) y el control y gestión de los recursos de la misma (Intendencia General). El propósito de incrustar en esta pirámide de poder y funciones, muy nítidamente delimitadas, la institución del Almirantazgo no está claro hoy en día, como tampoco lo estuvo en su momento. En principio, la creación de la figura del Almirante General, y muy especialmente de la Junta del Almirantazgo (donde descansaba el poder realmente decisorio), parece que obedecía más a un interés político que al celo en pro de los intereses de la Marina. Destacable a este respecto es el hecho de que el Almirantazgo nunca tuvo acotadas con nitidez sus funciones. Aunque en diciembre de 1737 se promulgaron unas instrucciones generales sobre los asuntos políticos y económicos que afectaban a esta institución, lo cierto es que su contenido solo hacía referencia a ciertos aspectos de control de la gestión que los comisarios de Marina tenían asignada en los tres departamentos navales. El texto subrayaba y aumentaba el poder fiscalizador del comisario ordenador (como subdelegado del intendente del departamento) en todo lo relativo a la cuenta, razón, control y fiscalización de la construcción y mantenimiento de navíos. Sin embargo, ello no suponía ninguna modificación esencial de las Ordenanzas de 1725 (obra de Patiño), que articulaban perfectamente el entramado de control económico de la Armada.

Si se entiende la disputa que mantenían el Cuerpo del Ministerio (órgano económico-fiscal) y el Cuerpo General (órgano político), es más entendible la creación del Almirantazgo, que en sustancia no era sino un cortafuego entre el poder de la Secretaría de Marina y la práctica independencia gestora de que gozaba el intendente general. No es en verdad muy lógico injertar una institución con escasa raigambre en la Marina sin darle una verdadera y clara función, a menos que obedezca a un intento de mitigar el poder que tenían las instituciones que, en ambas direcciones, trataban de disputarle la preeminencia. No es por ello extraño que la Secretaría se encontrara incómoda con la aparente función centralizadora del Almirantazgo, máxime cuando el secretario de Marina era el encargado de unificar todos los aspectos navales. De la misma manera, la Intendencia veía en esta institución un rival que jugaba a fiscalizar la labor gestora del intendente (su única razón de ser) al tiempo que coqueteaba con el poder. Por tanto, no es insólito que solo once años después de su creación, en 1748, el entonces marqués de Ensenada (secretario de Marina desde 1743) eliminara la molesta e insípida institución del Almirantazgo, precisamente (o tal vez por ello) después de haber ocupado un importante papel en su junta durante algunos años. Con su desaparición, la Secretaría recuperaba, de facto, su independencia, autonomía y plena competencia en los asuntos de la Marina (19).

(19) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, p. 340.

El giro de la política económica y fiscal en la segunda mitad del siglo XVIII

Los años del marqués de Ensenada al frente de la Secretaría de Marina e Indias (1743-1754) marcaron un punto de inflexión en lo referente a la consolidación de los aspectos económicos en manos del secretario y de los diferentes intendentes de Marina. Proveniente del Cuerpo del Ministerio, y fiel seguidor de las ideas de Patiño, Ensenada puso freno a las aspiraciones de los militares profesionales (los miembros del Cuerpo General) en su disputa por controlar la economía naval. Probablemente comprendió mejor que nadie que una Armada de poderío creciente y cada vez más cerca de la pujanza naval inglesa debía cimentar su fortaleza en el ramo económico. Al fin y al cabo, era el dinero el asunto clave y primordial que haría fuerte a la Marina, y no la dirección política y militar de sus asuntos fiscales.

La visión política de Ensenada se plasmó desde su llegada al gobierno de los asuntos navales en 1743 y se vislumbró rápidamente como una continuación de la acción anterior de hombres como Patiño o Campillo, que vieron en el resurgir de la Armada un requisito insoslayable para preservar el imperio español. En este sentido, Ensenada fue un poco más allá, pues supo apreciar las dificultades del complicado sistema comercial español para adaptarlo a las necesidades de la política exterior. Probablemente advirtió mejor que nadie los diferentes aspectos que se entrelazaban en el tablero internacional, y que pasaban, paradójicamente, por un aumento de los recursos internos. Así, Ensenada intentó y consiguió mejorar los recursos fiscales, que esencialmente iban a ser canalizados hacia el Ejército y la Marina, dando prioridad a esta última, y dejó que América dispusiera de recursos suficientes para su propia defensa. Al respecto, es cierto que no disponía tampoco de muchas más opciones, pues América quedó casi cortocircuitada durante la guerra contra Inglaterra de 1739 a 1748, pero ayudó con una política serena y planificada a permitir que las colonias no fueran únicamente un lugar de drenaje de plata hacia España, sino una pieza fundamental en sus ideas de política exterior fuertemente conectadas con su ambicioso plan naval.

Ensenada percibió, por consiguiente, una necesidad y una virtud en los tiempos tranquilos (20), mientras aplicaba una política basada esencialmente en el rigor fiscal y la buena distribución del numerario. Los éxitos empezaron a verse pronto, pues hacia 1748 España había reconstruido una Marina, cuando cincuenta años antes literalmente carecía de navíos capaces de transportar con seguridad la plata americana. Pese a todo, el planteamiento *ensenadista* no dejaba de ser arriesgado. Ya se vio cómo Alberoni tuvo que ser «sacrificado» tras la inesperada derrota del cabo Pesaro, y la Guerra de los Nueve Años no iba a ser una excepción. La obra de Patiño y Campillo fue puesta a prueba. Los éxitos se sucedieron, y la guerra, en términos militares, se puede calificar de exitosa para las armas españolas. Sin embargo, España perdió muchos

(20) GÓMEZ URDÁÑEZ, José Luis: *El proyecto reformista de Ensenada*. Milenio, Lleida, 1996, p. 210.

buques, demasiados, sin obtener en contrapartida una victoria decisiva en el mar, lo que propició incluso las críticas de un Carvajal que, tras el fracaso de los encuentros navales cerca de La Habana en 1748, había dicho: «Reniego de Marina que tan malamente nos ha servido en una guerra de mar, habiendo consumido millones sin término y perdido vasos por insostenible transpiración» (21).

Estos hechos no disminuyeron el interés de Ensenada por seguir adelante con su plan de rearme naval. Consciente de la dificultad de sostener a un tiempo el Ejército y la Marina, decidió con acierto volcar todo su interés en el mar. Aunque no dejó a un lado sus inquietudes en Europa, sabía muy bien que una potencia colonial como España necesitaba ante todo una marina de guerra capaz de sostener las rutas y mantener abiertos los cauces que conducían a la Península la plata americana. En su Representación de 1751 ya advertía del riesgo de que los enemigos, más poderosos en el mar, cortaran las rutas oceánicas, lo cual taponaría la afluencia de los recursos indianos hacia la metrópoli y consumiría enormes cantidades en América (22).

Resultaba evidente que en la médula de todo estaba el dinero, preocupación máxima de Ensenada para acometer sus reformas y su ambicioso proyecto naval. La creación del Real Giro en 1749 vino en su ayuda, pues aunque en esencia fue creado por el ministro para sufragar las deudas en el extranjero, le permitió, por otra parte, disponer con más quietud de los fondos americanos. Además, siempre tuvo muy en cuenta el papel estratégico de América en su pugna contra Inglaterra, y conocía perfectamente la importancia de México y La Habana por diferentes razones. México, por ser el corazón desde el que bombear el perentorio numerario, tanto hacia el Caribe como hacia España, y La Habana, por su larga tradición naval y sus excelentes bases para una ulterior fase de fomento constructivo. Ensenada fue el primero de los grandes pilotos de los destinos de la Armada que percibieron la necesidad de vincular los recursos de la Marina con el dinero americano y que advirtieron las posibilidades de financiación local que emanaban del sólido eje México-La Habana. Aunque los astilleros peninsulares aumentaron en importancia con respecto a la primera mitad de siglo, es ahora, con el riojano, cuando América alcanzará plena madurez en los asuntos navales, gracias a los recursos fiscales provenientes de México, que en gran medida se desviaban a La Habana para ya no salir de allí.

Por consiguiente, con Ensenada se produjo un desdoblamiento del control y fiscalización económica de la Marina, pasando América (y más significativamente La Habana) lentamente a ser epicentro de recursos financieros de

(21) Carvajal a Huéscar, 25 de diciembre de 1748. Cit. por OZANAM, Didier: *La diplomacia de Fernando VI. Correspondencia reservada entre don José de Carvajal y el duque de Huéscar, 1746-1749*. Madrid, 1975, p. 422.

(22) OZANAM, Didier: «Representación del marqués de la Ensenada a Fernando VI (1751)», en *Cuadernos de Investigación Histórica*, núm. 6. Madrid, 1982, p. 80.

autogestión, mientras la Península padecía a ritmo creciente la inveterada escasez de numerario, algo que se hizo especialmente patente a finales de siglo.

Pero, aunque Ensenada contaba con un plan definido, energía suficiente y cierto apoyo entre los demás responsables políticos, el nuevo rey, Fernando VI, tras su subida al trono en 1746 no dio muestras precisamente de una ferviente iniciativa. Tímido, ensimismado y extremadamente religioso, Fernando VI fue, al menos en los primeros años de su reinado, un freno para Ensenada. El ministro tuvo que insistir en numerosas ocasiones para que Su Majestad aprobara con rapidez sus planes. El tiempo era muy importante en medio de una carrera en la que Inglaterra ni mucho menos se quedaría de brazos cruzados. Esas dudas regias, y la guerra, fueron sin duda elementos que influyeron en que durante los primeros años del gobierno de Ensenada las reformas no se aceleraran como convenía.

Pero al fin el plan se puso en marcha. Para Ensenada, la Marina era demasiado importante para rendirse ante la adversidad. Por de pronto, envió a Jorge Juan a Inglaterra en misión de espionaje industrial y político, a fin de reclutar a los mejores constructores y diseñadores de barcos para su floreciente marina. Las peripecias de Jorge Juan en Inglaterra se hicieron famosas, y a punto estuvo de acabar colgando de una horca, pero finalmente reclutó a varias decenas de los mejores arquitectos navales, entre ellos a los Mullan, Rooth o Clark (23). Además, las enseñanzas no se limitaron a Inglaterra, sino que se ampliaron a las principales cortes europeas, donde un verdadero ejército de espías e informadores trabajaban para Ensenada. Probablemente fue el primer gran ministro del XVIII español que se dio cuenta de la trascendencia de conocer perfectamente todo lo que acontecía en el seno de las naciones potencialmente amigas y enemigas (24). Y el dinero tampoco empieza a ser un problema, sobre todo cuando le expone con claridad al rey que «todos los fondos que quedaren después de atendidas las demás obligaciones de la Monarquía, se han de aplicar a la Marina» (25).

La información de que disponía Ensenada le permitió tener una idea clara de qué hacer en cada momento y de qué posibilidades reales de éxito tenían sus planes. Un importantísimo documento titulado «Lo que debe consistir el departamento de los negocios de Estado y de las negociaciones extranjeras» fijó las líneas estratégicas de la diplomacia española del momento, cuyos

(23) GÓMEZ, José Luis: «Ensenada...», p. 93.

(24) LAFUENTE, A., y PESET, J.L.: «Política científica y espionaje industrial en los viajes de Jorge Juan y Antonio de Ulloa (1748-1751)», en *Mélanges de la Casa de Velázquez*, núm. XVII, 1981, pp. 233-262. Más información sobre el apasionante mundo del espionaje en el siglo XVIII puede verse en HELGUERA QUESADA, J.: «Las misiones de espionaje industrial en la época del marqués de la Ensenada y su contribución al conocimiento de las nuevas técnicas metalúrgicas y artilleras a mediados del siglo XVIII», en *Estudios sobre historia de la ciencia y de la técnica*, Valladolid, 1988, t. II, pp. 671-695, y HARRIS, J.R.: *Industrial espionage and technology transfer. Britain and France in the 18th century*, Ashgate Publishing Ltd. Hampsire, 1988.

(25) GÓMEZ, José Luis: *El proyecto...*, p. 210.

objetivos últimos eran coincidentes con los planteados con anterioridad por Ensenada (26). La red, muy extendida por toda Europa, sin duda chocó con los intereses personalistas y políticos de Carvajal, ministro de Estado y rival político de Ensenada. Sin embargo, las evidencias muestran que Ensenada estaba mejor informado, lo cual le permitió tener en cada momento una idea clara de los efectos que podían tener entre las demás naciones sus planteamientos. El viaje europeo de Jorge Juan fue en este caso muy productivo. Aunque más conocido por cuestiones técnicas y navales técnicas y navales que por las referentes al espionaje industrial, Jorge Juan fue una pieza clave en las ideas de Ensenada, y no sería exagerado indicar que algunas de las propuestas ensenadistas bien pudieron tener origen previo en los comentarios y reflexiones del marino.

Las ideas profrancesas de Ensenada eran bien conocidas en la época, pero el ministro necesitaba tener garantías de que sus planes de acercamiento a Francia estaban bien equilibrados y sustentados por una sólida relación entre monarquías con intereses similares. En este sentido, el viaje europeo de Jorge Juan fue decisivo, pues su aguda visión, el conocimiento de los diferentes lugares y su mente rápida y sagaz permitieron obtener una fuente inagotable de información sobre la que Ensenada y los ministros posteriores basaron gran parte de la política de alianzas española. En fecha tan temprana como mayo de 1750 (27), antes incluso de la firma del importante tratado de Madrid, que zanjaba el asiento inglés de 1713, Jorge Juan ya informaba directamente a Ensenada desde Bolonia en términos que hacen pensar pudieron ser decisivos en acontecimientos posteriores. Además de considerar lógica la amistad con Francia, hacía referencia directa a la necesidad de avanzar conjuntamente en aras de la defensa mutua del comercio, piedra angular de la política ensenadista. Un párrafo de la extensa carta que dirigió a Madrid es una muestra elocuente de las ideas estratégicas del momento que, aunque salidas de la pluma de Jorge Juan, bien podrían haber sido escritas por el poderoso ministro:

«En este supuesto, nada hay más importante para una y otra, como el tener una buena Marina, y de aprovechar los instantes para su logro. Pero por más poderosas que sean las dos naciones, y por más abundantes que puedan ser sus recursos, ¿podrán acaso proveerse cada una de una marina particular que por sola pueda competir o defenderse de las fuerzas navales de una potencia que se haya en situación de aplicar en ella las inmensas riquezas que la facilita? Aquella de nuestras dos naciones que se verá atacada o amenazada por mar ¿no se verá en el caso de necesitar del socorro de las fuerzas marítimas de la otra? (...) ¿No podrían encontrarse disposiciones para concertar entre ellas los

(26) TARACHA, Cezary: «El marqués de la Ensenada y los servicios secretos españoles en la época de Fernando VI» *Brochar* (25), 2001, pp. 110-111.

(27) Cinco de octubre de 1750. MIJARES, Lucio: «Política exterior: la diplomacia», en *Historia General de España y América*, vol. XI-1. Rialp, Madrid, 1983, p. 97.

medios más conducentes a ponerse siempre en un buen estado de defensa? Una confianza recíproca sobre los medios de restablecer las fuerzas navales de las dos naciones ¿no podría contribuir a facilitar de una y otra parte estos medios?» (28).

Jorge Juan, más conocido por sus influencias tecnológicas sobre la Marina española, demuestra aquí un profundo sentido de Estado y una gran sagacidad al plantear a Ensenada cuestiones de singular importancia estratégica. ¿No parece estar describiendo la necesidad de establecer una alianza ofensivo-defensiva con Francia? ¿No parece apuntar directamente a la colaboración militar en el mar como una opción segura de éxito? La preocupación defensiva enseñadista por América era obvia. Por una parte, por su interés en sostener el Imperio a toda costa frente al adversario inglés, y por otra porque conocía perfectamente las bondades del nuevo continente como baluarte para la política comercial española. América se presentaba, pues, como un problema (defensivo) y una solución (comercial), pero para hacer frente a los avatares venideros resultaba obvio que la ayuda francesa resultaría importante. Esto no quiere decir que para Ensenada Francia supusiera la panacea de los males de España, pero no desdeñaba una alianza de la que ambas naciones saldrían fortalecidas. La idea de Jorge Juan de proponer a Ensenada una alianza táctica con Francia, incluso a nivel de escuadras, supone el triunfo de la concepción imperial del problema de la defensa. Y aun va más allá:

«¿No se podría ir todavía más adelante arreglando de antemano un plano que sería seguido cuando las dos naciones o una de ellas se hallasen atacadas o amenazadas por mar? ¿y no habría modo no solo de convenir del objeto de los socorros que mutuamente se deberían dar, pero también de fijar la disposición general de las operaciones que se deberían hacer de una y otra parte? (...) Por una disposición semejante las fuerzas navales de ambas naciones podrían ser consideradas, por modo de decir, como una sola» (29).

Estas fueron las ideas que justo un año después, y hasta su misma caída en 1754, preconizó Ensenada. Porque la política americana, imperial, del riojano no se centraba en los aspectos meramente formales de una potencia naval como España: eso, al fin y al cabo, podría haberlo hecho un tecnócrata. Su éxito, su legado, fue implantar una estrategia general que amalgamaba comercio, defensa, técnica, fiscalidad y pensamiento. Y fue sin duda un hombre abierto a las influencias que fuesen en su misma dirección. Hombres como Jorge Juan, al fin y al cabo, pensaban como él, aunque no dispusieran de su talento ni de sus miras políticas. Además, Jorge Juan envió secretamente voluminosos informes sobre las actividades constructivas en la mayoría de los

(28) Archivo General de Simancas (AGS), Marina 712. Jorge Juan a Ensenada. Bolonia, 13 de mayo de 1750.

(29) *Ibidem*.

arsenales europeos, en los que destacaba con claridad las bondades de una regulación y control exhaustivo de las finanzas, y detallaba cómo intervenían en los aspectos económicos sus rivales europeos. Por consiguiente, no es de extrañar que estas ideas influyeran positivamente en Ensenada a la hora de ordenar y aclarar el panorama de la intervención económica de la Armada, pese a la siempre incesante y fastidiosa lucha con el Cuerpo General.

Tal vez con cierto ánimo conciliador (o simplemente por astucia política), lo cierto fue que en 1748 Ensenada encargó al capitán de fragata Joaquín de Aguirre Oquendo la redacción de las nuevas ordenanzas de Marina, en un velado intento de hacer triunfar su visión de fiscalización económica, al tiempo que trataba de poner freno a las presiones del estamento militar de la Armada. Es sintomático que solo se publicaran los dos primeros tomos, referentes a cuestiones administrativas y jerárquicas de la Marina y, más concretamente, al Cuerpo General. Nunca llegó a publicarse el tercer tomo, que iba a ir íntegramente dedicado a la fiscalización económica de los asuntos navales, lo que sugiere una enorme resistencia en el estamento militar naval a que se hiciera ordenanza la aplicación de los principios rectores que estaban en manos del Cuerpo del Ministerio. La pugna entre la Espada y la Pluma se mostraba aquí en toda su crudeza. Sin embargo, que la parte económica quedase inédita no significaba una modificación del *statu quo* que impregnaba hasta ese momento la fiscalización económica de la Armada. De hecho, los intendentes siguieron gozando de las más altas cotas de control económico y fiscal, cuyo vértice último de poder estaba en manos del secretario.

El cambio en el Ministerio de Marina en 1754 tras la defenestración política de Ensenada no supuso ningún trauma significativo inmediato. Julián de Arriaga, que ostentó ahora la titularidad de las Secretarías de Marina e Indias, aunque técnicamente separadas, procedía del Cuerpo General, si bien había sido intendente general de Marina desde 1752 en sustitución del anciano Varas y Valdés (30). Además, junto con el cargo de intendente general, Arriaga había recibido también la presidencia de la Casa de Contratación, lo que le permitió tener una visión de primera mano de los canales de financiación y de las dificultades de la administración económica de la Armada, y lo situó justo en el corazón de uno de los canales principales de financiación naval: los recursos indianos. Poco importó las mal disimuladas enemistades de los oficiales del Cuerpo General que pululaban por Cádiz, pues logró implantar, como continuador eficaz, las medidas del en aquel entonces su jefe inmediato, el marqués de Ensenada. Los años de franca y sincera colaboración entre Arriaga y el riojano habían creado en el bailío la potestad de comprender los asuntos navales (y sus componentes económicos) con una dimensión global (atlántica) que muy pocos antes y después de él lograron alcanzar. Aunque la historiografía ha desenfocado en gran medida los años de Arriaga al frente de

(30) BAUDOT MONROY, María: *op. cit.*, pp. 424-425.

los asuntos de la Marina, lo cierto es que durante este largo periodo no se observó ningún cambio sustancial en la política de atención naval, y mucho menos una desatención de los aspectos fiscalizadores de la misma. Muy probablemente la *defenestración historiográfica* se deba más a que no fue un hombre *político*, pero es muy posible que precisamente por ello la Armada alcanzara un alto grado de orden y crecimiento. Tras los largos años de disputa política en torno a la enorme figura de Ensenada, hacía falta un hombre que, como Arriaga, fuese mucho más organizador y fiscalizador en unos tiempos en que la concentración del esfuerzo administrativo y financiero debía prevalecer sobre las siempre molestas y desequilibrantes peleas políticas.

Se ha llegado a escribir que el nombramiento de Arriaga supuso un duro golpe para el control que ejercían los secretarios de Marina hasta entonces, en especial al rebajar sus competencias políticas y económicas, vaciando de contenido su posición como secretario y haciendo que el rol jugado por el ministro se equiparara al de un intendente. El control financiero de la Armada también desaparecía, al quedar en manos del secretario de Hacienda (31). Sin embargo, el decreto de agosto de 1754 que establecía las funciones de la Secretaría de Marina no sugiere ninguna modificación sustancial sobre lo que se venía desarrollando hasta entonces. La insistencia en que el control financiero de la Armada pasaba a la Secretaría de Hacienda no supone ninguna novedad, en tanto en cuanto siempre dependió de los fondos que le destinara Hacienda. Ya se ha visto que era Marina la que fiscalizaba cómo y cuándo se debían gastar las aportaciones de Hacienda, y esa prerrogativa no se perdió después de 1754. Los cauces por donde discurría el numerario destinado a los gastos navales siguieron siendo los mismos. Lo que sí se modificó fueron las prioridades en la asignación de recursos para aportar a la Marina los fondos necesarios, simplemente porque el titular de la Secretaría de Hacienda era distinto del titular de la Secretaría de Marina e Indias, lo que hizo que no siempre las voluntades de la Armada coincidieran con la visión que se tenía de ella en Hacienda. Los dos grandes predecesores de Arriaga (Ensenada y Patiño) ostentaron ambas Secretarías, lo que sin duda influyó en que los gastos e ingresos para la Marina no chocaran con intereses diferentes o individualistas. Al disponer en una sola mano tanto el canal que aprontaba el dinero (Hacienda) como el destinatario y fiscalizador del mismo (Marina), los secretarios de Marina antes de Arriaga gozaban, *de facto* y *de iure*, de una completa y absoluta libertad para poner en marcha su programa y visión navales. Arriaga, por el contrario, tuvo que lidiar con el conde de Valparaíso, titular de Hacienda, cuya principal (y casi única) misión fue disminuir el enorme gasto del Erario, del que la Marina era en gran medida responsable. Por consiguiente, el cambio en la política naval orquestado a partir de Arriaga (que no el control y fiscalización de los recursos de Marina) fue lo que realmente se modificó, no tanto por el influjo de la mano del bailío cuanto por el choque de intereses

(31) *Ibidem*, p. 483.

entre su visión y deseos y la realidad de unos gastos del Estado que ahora estaban en manos de personajes con miras bien distintas.

La aprobación en 1772 de la ordenanza sobre pertrechos supuso un brusco giro en los negocios de marina referentes directamente al uso que se daba al control de los dineros. Esta disposición creaba el cargo de comandante del arsenal, empleo separado del de intendente, aplicándose también a los arsenales de América, incluido el de La Habana. Tal ordenanza revolucionaba los mecanismos de control fiscal y económico, puesto que por primera vez en la historia del siglo XVIII el intendente quedaba al margen del control del gobierno de los arsenales, manteniendo únicamente sus funciones económicas. En principio, podría parecer que esta norma no afectaba demasiado a la naturaleza del control financiero que ejercían antaño los intendentes, pero de hecho modificaba sustancialmente una práctica tan simple como eficiente: la concentración de funciones. En efecto, al separarse el gobierno de los arsenales de sus efectos económicos se creaba una disputa interna acerca de las compras, asientos, distribución y políticas internas dentro del arsenal. No está claro si esta ordenanza emanó directamente de los deseos de Arriaga o si, por el contrario, se trató de un «golpe» del secretario de Hacienda, deseoso de controlar, al menos indirectamente, los arsenales. Lo cierto fue que afectó de modo decisivo a la administración interna de la Marina y coadyuvó a provocar roces permanentes entre el comandante y el intendente. Pese a que el control interno de las finanzas seguía en manos del intendente, la «gran política» económica interna de los arsenales se modificaba sustancialmente, toda vez que se creaba una Junta de Departamento, integrada por el comandante, el intendente y cinco oficiales más, responsable de las decisiones de contratación y gasto de personal y vituallas. Esto dejaba al intendente en franca minoría y con un papel de mero espectador de las grandes decisiones económicas que se tomasen (32).

En enero de 1776 Pedro González Castejón tomó el relevo de Arriaga al frente de la Secretaría de Marina. Procedente del Cuerpo General, su nombramiento dio el golpe de gracia al control que sus antecesores del Cuerpo del Ministerio habían ejercido sobre la administración económica de la Marina. Como prueba de lo dicho cabe destacar la aprobación, en abril de 1776 —casi inmediatamente tras su nombramiento—, de la Ordenanza para el Gobierno militar y económico de los Arsenales de Marina. La principal novedad de esta ordenanza fue la creación del inspector general de Marina, que delegaba sus funciones en un subinspector en cada arsenal. Estos subinspectores eran los encargados, por delegación, de «la debida economía que se necesita en los gastos de marina». Todos los oficiales de los arsenales quedaban bajo su mando, incluidos el comandante y el intendente, que ahora quedaba más aislado que nunca, relegadas sus funciones a las de mero administrador de alto rango. Con esta política, González Castejón logró una completa «militariza-

(32) MERINO, José P.: *op. cit.*, p. 20.

ción» de las actividades económicas de la Marina, toda vez que el inspector general, con residencia en Madrid, era a su vez miembro del Consejo de Guerra, y la ordenanza explicitaba que era él (y sus delegados en los diferentes arsenales) quien controlaba los presupuestos que manejaban los arsenales con el dinero proveniente de Hacienda. Aunque las funciones fiscalizadoras de los diferentes contadores y comisarios quedaron intactas, el control último pasaba siempre por el subdelegado del inspector general, haciendo que las funciones antaño fiscalizadoras del intendente quedaran vacías de contenido. Paralelamente, la ordenanza fijaba las competencias del ingeniero de arsenal, que quedaban por encima de las del intendente y del comandante, quien se encargaría desde ese momento de la dirección de las construcciones y obras, dependiendo económicamente del subinspector.

El resultado fue una evidente involución del factor económico de la Marina. A la clara política de concentración de la financiación y control económicos de los asuntos navales hasta mediados del siglo XVIII, le seguía ahora una duplicidad de cargos y funciones, y un permanente roce entre las diferentes autoridades dentro y fuera de los arsenales. No menos de cinco niveles de control fiscal se implementaron en la década de 1770, provocando malestar entre los intendentes y una pugna dentro de la Secretaría por controlar los asuntos económicos. La preeminencia del inspector general ahogó la autonomía relativa de los intendentes en los arsenales y burocratizó en exceso los mecanismos de control financiero justo en un momento en que la política exterior española necesitaba simplicidad y sencillez.

Un antiguo inspector general, Antonio Valdés, reemplazó a González Castejón al frente de Marina en 1783. Durante su mandato, que se prolongó hasta 1795, se aprobaron las Ordenanzas Generales de Marina (1793), que trataban de poner al día la enorme acumulación de normativas desde que fuesen emitidas en 1748 las anteriores ordenanzas generales. A efectos prácticos, la nueva disposición de 1793 mantenía la política ya fijada de sustraer a los intendentes sus antiguas atribuciones, dejando al Cuerpo General el control efectivo del aparato financiero de la Armada.

La única gran novedad durante este tiempo fue la reestructuración de la Secretaría de Indias, cuyos negocios se dividieron en dos en 1787, uno encargado de Gracia y Justicia, y el otro, de Guerra, Hacienda, Comercio y Navegación. Valdés ostentó este último despacho al tiempo que mantenía la cartera de Marina con un claro interés económico. La enorme presión que sobre la Secretaría de Hacienda ejercía anualmente el presupuesto naval provocó que se vinculara al titular de Marina los aspectos de Indias, para canalizar parte del peso financiero. En efecto, y para evitar malentendidos, el decreto de 8 de julio de 1787 (Ley XIII) establecía los asuntos, negocios y competencias tanto de la Secretaría de Marina como de la nueva duplicidad de despachos de Indias (33). El apartado 7 es especialmente importante, puesto que por prime-

(33) *Novísima recopilación de las leyes de España*. Madrid, 1805, lib. III, tít. VI, p. 42.

ra vez se indicaba con precisión que los secretarios de Indias debían facilitar «caudales para costear la mitad o la tercera parte de los enormes gastos que causa la Marina Real, a que es preciso atender como apoyo necesario y principal del gobierno y conservación de los dominios de Indias». Hasta ese momento, el peso de los recursos económicos hacia la Marina recaía en la Secretaría de Hacienda a través de la Superintendencia General, órgano este último que canalizaba y centralizaba todos los ingresos de la Corona. Ahora se establecía un nexo específico entre los recursos indianos (a través del Despacho de Hacienda de Indias) y los gastos navales dependientes de la Secretaría de Marina. Para evitar nuevas fricciones se puso en una «sola mano» ambos elementos, es decir, bajo Valdés. Igualmente, el decreto establecía la utilización completa de los productos del tabaco indiano con fines de financiación naval, separándolos completamente de los recursos de la Secretaría de Hacienda.

Esta nueva planta prueba la enorme preocupación por los recursos financieros de Marina y denota la notable crisis presupuestaria para hacer frente a los elevados gastos navales a ambos lados del Atlántico. Sin embargo, en 1790 se decretó la abolición de este nuevo entramado, haciéndose desaparecer la Secretaría de Indias y distribuyendo sus negocios entre las restantes cinco secretarías. Aunque no se ha tenido en cuenta, la eliminación de la Secretaría de Indias no afectó en absoluto a la relación creada en 1787 entre los recursos indianos y la Secretaría de Marina, que se mantuvo como una de las cinco supervivientes. En efecto, el apartado 10 del decreto de 25 de abril de 1790 por el que se hacía desaparecer la vieja secretaría indiana dejaba patente que se mantenía inalterada la relación existente entre los negocios de Indias y Marina fijada en el decreto de 1787 (34). A efectos prácticos, esto suponía dejar en manos del secretario de Marina enormes fondos provenientes directamente de Indias, aunque bien es cierto que bajo la supervisión del superintendente de Hacienda.

No es casualidad que la continuidad y relación entre los asuntos de Marina y Hacienda tuviera su fiel reflejo en el sucesor de Valdés, Pedro Varela Ulloa, titular de la Secretaría de Marina de 1795 a 1796, quien tras su breve paso por el ministerio naval se encargó de la Secretaría de Hacienda hasta su prematura muerte, acaecida en 1797. Como tampoco lo es que la Secretaría de Hacienda la ocupara entre 1791 y 1796 Diego Gardoqui, un reputado diplomático y comerciante que participó activamente en la revolución americana apoyando activamente la insurrección, y que conocía muy bien los recursos americanos. Todo esto prueba que en las dos últimas décadas del siglo XVIII se habían producido notables cambios en los designios financieros de la Armada. Por una parte, se había descentralizado (y probablemente complicado) el mecanismo de control y fiscalización de los recursos económicos que dependían directamente de la Secretaría de Marina, haciéndolo más complejo y lento;

(34) *Ibidem*, p. 45.

pero por otro lado, se habían creado cauces directos de financiación para la Marina después de 1787, aunque bajo la supervisión de Hacienda.

Durante el mandato de Juan Lángara como secretario de Marina (1796-1799) se emitió el famoso decreto de 15 de diciembre de 1798, que suponía la cesión completa de todos los aspectos económicos a la Secretaría de Hacienda, incluyendo el control y fiscalización de los gastos de los arsenales a todos los niveles. Teniendo en cuenta la notable crisis presupuestaria por la que pasaba España, envuelta en permanentes presiones por su política exterior ambivalente, no resulta extraño que se decidiera una centralización de caja para todos los gastos corrientes de la Corona (35). Además, esta medida estaba en clara consonancia con la Ley XVII, de 28 de febrero de 1795, por la que se unía la Superintendencia General de la Hacienda a la Secretaría del mismo nombre, en un claro interés por centralizar todos los ramos patrimoniales económicos para hacer frente a las notables dificultades hacendísticas del momento, que afectaban especialmente a los asuntos de guerra y marina. Obviamente, esta medida causó un profundo malestar en la Marina, el cual se vio agravado con la Ordenanza Económica de la Armada, de 9 de mayo de 1799, que entre otras cosas creaba la vía reservada para asuntos económicos entre ambas Secretarías, pero supeditando los intereses de la Marina a las prioridades de Hacienda. La reticencia de Marina por aceptar esta subordinación y la resistencia burocrática a ponerla en práctica colapsaron los asuntos navales precisamente en el momento en que hacía falta una mayor flexibilidad y rapidez en las órdenes. Pese a que algunos autores han destacado la trascendencia del real decreto de 15 de diciembre de 1798 como el *fin* de la Marina, lo cierto es que a efectos prácticos no tuvo ninguna validez. Es verdad que introdujo un factor de desasosiego y enfrentamiento entre diversos estamentos de poder, y que la Secretaría de Marina redujo notablemente su actividad, dedicada como estuvo principalmente a boicotear el mencionado decreto, pero a efectos de la estructura económica y su funcionamiento real, el decreto de 1798 nunca entró en vigor. De hecho, mediante real decreto de 18 de abril de 1808 (Ley XIX) (36), Carlos IV lo derogó y mantuvo la relación entre las Secretarías de Marina y Hacienda existente antes de diciembre de 1798, lo que suponía una victoria de la Marina frente a sus rivales de Hacienda.

Hasta 1820 las relaciones estructurales entre Marina y Hacienda se mantuvieron sin cambios significativos. Lo más destacado fue la continua disgregación de la Armada a causa de las derrotas frente a Inglaterra, y la ruptura de sus eslabones financieros con Madrid e Indias ocasionada por la ocupación francesa de España entre 1808 y 1814. La crisis que vivió la Marina entre 1808 y 1820 queda constatada por la falta de continuidad en los titulares de tan importante ministerio (12 diferentes), así como por la carencia de un plan claro de actuación tanto en lo referente a los aspectos económicos como a la estructura departamental. La figura más representativa de la época en cuanto a

(35) PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO, C.: *op. cit.*, pp. 375ss.

(36) *Novísima recopilación de las leyes de España*, p. 47.

las preocupaciones financieras de la Armada fue el ministro de Marina José Vázquez Figueroa, quien ocupó el cargo entre 1810 y 1813, y nuevamente de 1816 a 1818. La lucha de Figueroa estuvo centrada, nuevamente, en la disputa de los fondos con Hacienda, en especial tras recuperarse cierta normalidad en los envíos americanos de plata a partir de 1814. Debido a la destrucción sufrida en suelo peninsular por la invasión francesa, el Ministerio de Hacienda tenía fondos muy limitados para la elaboración de los presupuestos, y resultaba evidente que las preocupaciones en política exterior habían quedado postergadas. Por consiguiente, el centro de la disputa fueron los fondos americanos, único canal de financiación del que podían beber los ministerios más importantes, entre ellos los de Guerra y Marina.

Figueroa se esforzó en hacer frente común con el Ministerio de la Guerra, toda vez que la insurrección americana cobró más fuerza después de 1814, y se hizo entonces patente que sin el recurso a la Marina se haría imposible tratar de mantener unidas a la metrópoli las provincias indianas. En este contexto (crisis interior, revuelta por la independencia en América y debilidad de la Marina), la utilización de los recursos americanos provenientes de México era esencial para sufragar expediciones como la de Morillo, último intento español por mantener el imperio americano.

BARCOS MERCANTES FENICIOS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

Juan Antonio MARTÍN RUIZ
Arqueólogo. Doctor en Historia

Introducción

A PESAR de la reconocida importancia que las fuentes literarias de la antigüedad conceden a las navegaciones fenicias durante el primer milenio a.C. —importancia que ha sido admitida de forma generalizada hasta nuestros días—, y sin negar el indudable interés que este tema ha merecido por parte de los investigadores de esa cultura semítica, es preciso reconocer que sabemos muy poco acerca de las naves que les permitieron acometer tan arriesgadas empresas.

Por ello creemos interesante examinar el estado actual de nuestros conocimientos acerca de los barcos fenicios —mercantes y pesqueros— documentados en distintos puntos del Mediterráneo occidental y del océano Atlántico, al ser estas últimas, como ha podido comprobarse, unas aguas surcadas también muy pronto por estos navegantes orientales, lo que nos permite, por otra parte, incluir la novedosa información que al respecto nos proporcionan los últimos hallazgos. Sin embargo, es forzoso reconocer que en no pocas ocasiones cabe dudar acerca de si nos hallamos ante barcos fenicios como los que ahora nos interesan, o bien debemos relacionarlos con el mundo indígena, como por ejemplo sucede con las naves pintadas en las paredes de las cuevas de Laja Alta y Las Palomas, en la provincia de Cádiz, o del abrigo del Viento en la de Málaga (1).

Aunque ciertamente han transcurrido ya varios milenios desde la aparición de estas embarcaciones orientales, ello no es obstáculo para que aún en la actualidad tengan continuidad en algunos tipos de navíos ligeros repartidos por distintos puntos del Mediterráneo occidental y central, como la jábega malagueña (2) o la *dghaisa* maltesa (3).

(1) BARROSO RUIZ, C.: 1980, pp. 34-40; GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008a, pp. 35-55.

(2) JÁUREGUI, J.J.: 1953, pp. 275-279.

(3) RUIZ-ZORILLA, A.: 1985, p. 35.



Figura 1. Naves grabadas en El Cercado (Fuente: A. Mederos, G. Escribano).

La prueba documental

Veamos a continuación la documentación que tenemos sobre estas embarcaciones fenicias, la cual comprende representaciones pintadas o grabadas sobre roca o recipientes cerámicos, o conformando esculturas moldeadas con arcilla, así como algunos restos de navíos que se han conservado en el Mediterráneo occidental y la fachada atlántica. Comenzando por la vertiente meridional de esta última, cabe recordar cómo en la costa africana, y más concretamente en la desembocadura del río Draa, se descubrió el grabado de un navío con vela cuadra, roda vertical y popa curva que mostraba las jarcias y lo que parece un cabo, al que se había amarrado un ancla fondeada durante el ataque. Es de interés señalar la existencia de una barquita cercana con vela tarquina y timón de espadilla que desde el navío se dirigiría a tierra firme para transportar las mercancías (4), asunto sobre el que volveremos más adelante.

Asimismo, en los últimos años se han descubierto una serie de grabados en distintas islas del archipiélago canario a los que se ha considerado representaciones de navíos fenicios. Tal sucede con dos naves de El Cercado, en La Palma (figura 1), y otros cuatro de la isla de Tenerife, concretamente en La Baranda VIII. Sobre los primeros cabe indicar que se trata de embarcaciones de remo con proa alta —tal y como aconseja la navegación de altura— rematada en prótomo, borda baja para facilitar la carga y, tal vez, algún toldo en una de ellas (5), mientras que en el segundo hallazgo vemos cuatro o quizá

(4) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 108-110.

(5) MEDEROS MARTÍN, A., y ESCRIBANO LAGO, G.: 1997, pp. 1-12.



Figura 2 Nave de Auga dos Cebros (Fuente: V.M. Guerrero).

cinco buques de proa también alta e igualmente rematada con prótomo —aun cuando resulta igualmente imposible identificar con precisión de qué animal se trata—, buques que en alguno de los casos muestran un tajamar así como rodas y codastes elevados, con mástiles desplazados hacia la proa que rematan en una posible cofa (6).

Aún en la fachada atlántica, pero en un área más septentrional (la zona galaica), hemos de citar Auga dos Cebros (figura 2), donde, junto a varias figuras zoomórficas, se había grabado un navío de difícil interpretación, cuyo casco parece reflejar lo que serían unas cuadernas, mostrando asimismo una roda que no cabe descartar tenga un prótomo junto a un codaste, ambos elevados y casi verticales, con un palo mayor del que salen estay y burda —si bien esta última parece ser doble— y lo que se ha considerado un toldo que cubriría la cubierta (7). Más al sur contamos con una representación casi completa de un barco grabada en el fondo de un cuenco fragmentado procedente de Lisboa (figura 3). La fractura afecta precisamente a lo que sería su proa, de manera que no sabemos si disponía de un remate en forma de prótomo. Presenta también un mástil sin cofa y dos remos en lo que podemos considerar su popa, los cuales podían servir de timón doble (8).

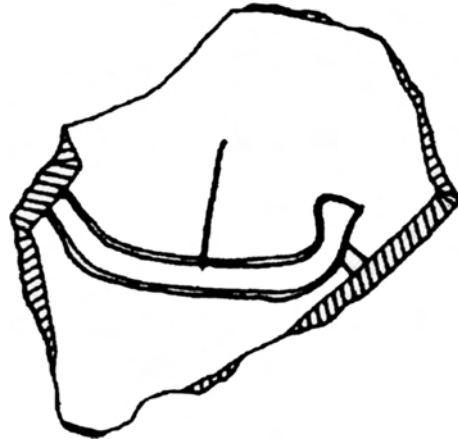


Figura 3. *Híppos* grabado en un cuenco de Lisboa (Fuente: A.M. Arruda).

Otro descubrimiento nos lleva hasta el santuario de El Carambolo, en Camas (Sevilla) (figura 4), concretamente a su fase IV, que ha sido fechada a mediados del siglo VIII a.C. En este sitio, en el interior de una fosa se halló parte de una gran vasija con forma de barco, la cual conservaba una de las asas y un pie

- (6) ESCRIBANO LAGO, G.: 2008, pp. 71-74.
 (7) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 85-86.
 (8) ARRUDA, A.M.: 2002, p. 28.

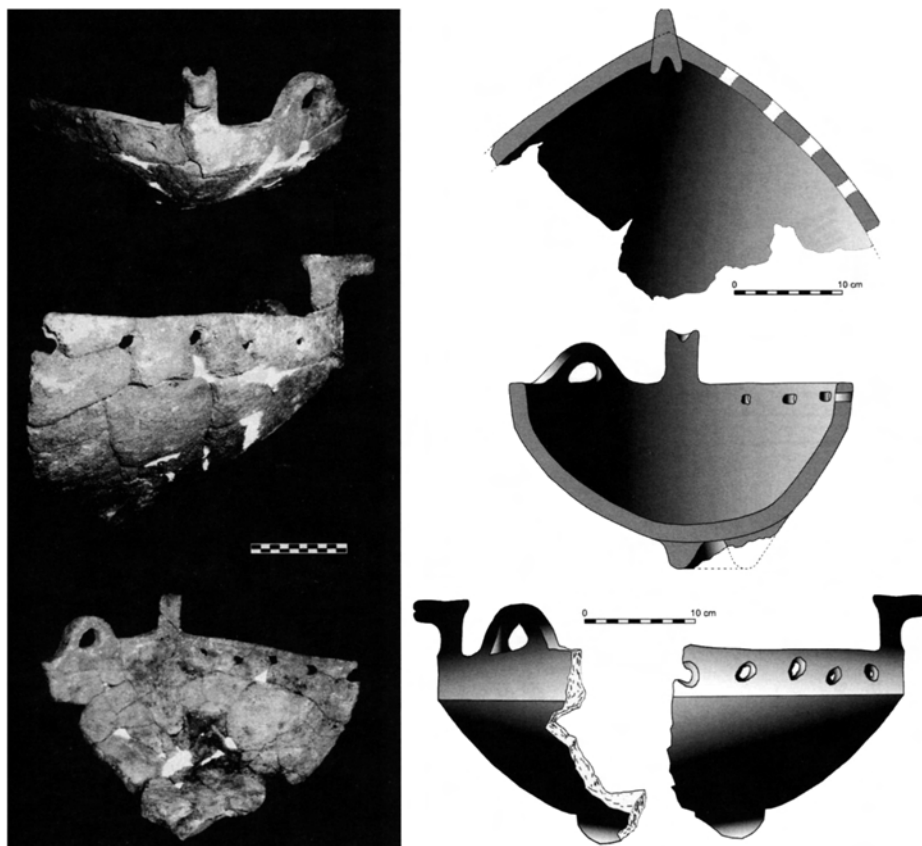


Figura 4. Fragmento de un recipiente cerámico con forma de barco de El Carambolo (Fuente: J.L. Escacena).

macizo cuyas dimensiones originales debieron de ser un metro de eslora por 40 centímetros de manga, si bien hemos de tener en cuenta que, al tener el dibujo que adaptarse a la forma de un recipiente cerámico, la reproducción del navío —que ha sido interpretado como una barca sagrada— no es fidedigna. El hecho de que en el mismo lugar se encontrara parte de otro buque realizado con la misma arcilla denota que posiblemente los dos conformaran un único recipiente de aspecto simétrico pero, como decimos, no cabe buscar en tales representaciones una proporción real entre eslora y manga, al ser esta última mayor de lo que debería. Uno de los costados de la parte conservada presenta una serie de orificios bajo la regala, por lo que se ha supuesto que el otro costado estaría adosado a una pared del templo. Asimismo, se aprecia un remate en la roda y lo que algunos autores han interpretado como gateras

para colocar los remos (9), pero otros consideran vanos de un escalamote (10). Aunque el registro arqueológico aún no nos haya permitido completar ninguno de estos recipientes, podemos hacernos una idea aproximada de cómo sería su aspecto gracias a una joya del tesoro de Serradilla, en Cáceres, considerado el posible escondite de un orfebre, ya que la totalidad de las 24 piezas áureas que lo integran estaban fragmentadas. En uno de estos fragmentos, en concreto en una placa decorada con motivos granulados (figura 5), se nos muestra lo que en un primer momento se entendió que era un prótomo de ave (11), si bien en la actualidad se ha considerado su carácter de vasija con pies y proas de nave a ambos lados (12).

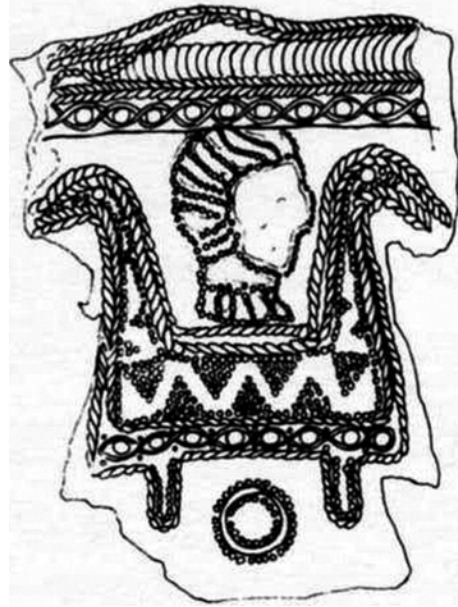


Figura 5. Recipiente cerámico con forma de barco en una joya de Cercadilla (Fuente: M. Almagro).

Una pieza proveniente de otro célebre tesoro, en este caso el de La Aliseda, también en Cáceres, nos proporciona un nuevo e interesante dato.

La pieza en cuestión (figura 6), que cabe datar en el siglo VII a.C., es un anillo de oro con escarabeo y viene a poner de manifiesto cómo estas naves podían decorar con estos prótomos en forma de cabeza de animal —un ave o un caballo— tanto la roda como el codaste (13).

Pero el hallazgo que, sin duda alguna, reviste más importancia es el de los dos barcos hundidos descubiertos en la bahía de Mazarrón, fechados hacia mediados del siglo VII a.C. De dichos pecios es especialmente valorable el denominado «pecio de Mazarrón II», al haberse hallado prácticamente completo (figura 7), aun cuando recientes estudios sugieren que puede tratarse de un navío en el que se aúnan elementos fenicios y autóctonos, pues la sección (redonda) de las cuadernas no está constatada en la tradición naval fenicia en Oriente (14). Hablando en primer lugar de Mazarrón I, cabe señalar que del mismo tan solo han podido recuperarse algunos restos de la quilla y

-
- (9) ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, pp. 8-14.
 - (10) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 99-100.
 - (11) ALMAGRO GORBEA, M.: 1977, pp. 223-224.
 - (12) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008, p. 100.
 - (13) ALMAGRO GORBEA, M.: 1977, p. 209.
 - (14) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, pp. 106-107.



Figura 6. *Hippos* grabado en un anillo de La Aliseda (Fuente: M. Almagro).

de una de las bordas, sin que sepamos si se trata de la de babor o de la de estribor. Su quilla, con una longitud máxima documentada de 3,9 metros, presenta seis mortajas unidas con lengüetas y pasadores de madera, en tanto que la parte conservada de la borda incluye hasta nueve tracas de cantos biselados —unidas también por pasadores y mediante costuras, una de las cuales fue reutilizada de otro barco—, a las que iban cosidas cuatro cuadernas de sección cilíndrica, todo ello calafateado con resina en el exterior e interior, para facilitar su impermeabilización (15).

Como decimos, Mazarrón II, con sus 8,15 metros de eslora, 2,25 de manga y 0,90 de puntal mínimo, es el buque fenicio mejor conservado no solo de esta zona, sino de todo el Mediterráneo. Hundido cuando transportaba en su interior 2,8 toneladas de litargirio en lingotes circulares —dispuestos sobre un lecho de ramas— (16), fue construido a partir de una quilla de madera de cedro (17) o ciprés (18), en cuyo centro se colocó una sobrequilla para soportar la carlinga del mástil, que sería desmontable y del que nada se ha conservado. Fue construido «a casco», es decir, partiendo de una quilla a la que se adosan las tracas de madera de pino colocadas «a tope», de tal forma que cada una de ellas contacta con el canto de las restantes. Tales tracas se unen mediante espigas de madera, en este caso talladas en olivo. A este casco se fijaron unas cuadernas de higuera y siete bancos de los que únicamente se han conservado cinco (figura 8), bancos que rematan con el sistema llamado «cola de milano» y que resultan vitales para fijar las mencionadas cuadernas, redondas y muy frágiles. Igualmente pudo constatarse la presencia muy cercana de un ancla de piedra y plomo cuyo interior había sido embreado con resina de

(15) NEGUERUELA, I., y otros: 2000, pp. 1672-1673.

(16) IDEM, 2004, pp. 234-253.

(17) *Ibidem*, p. 237.

(18) GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, p. 107.

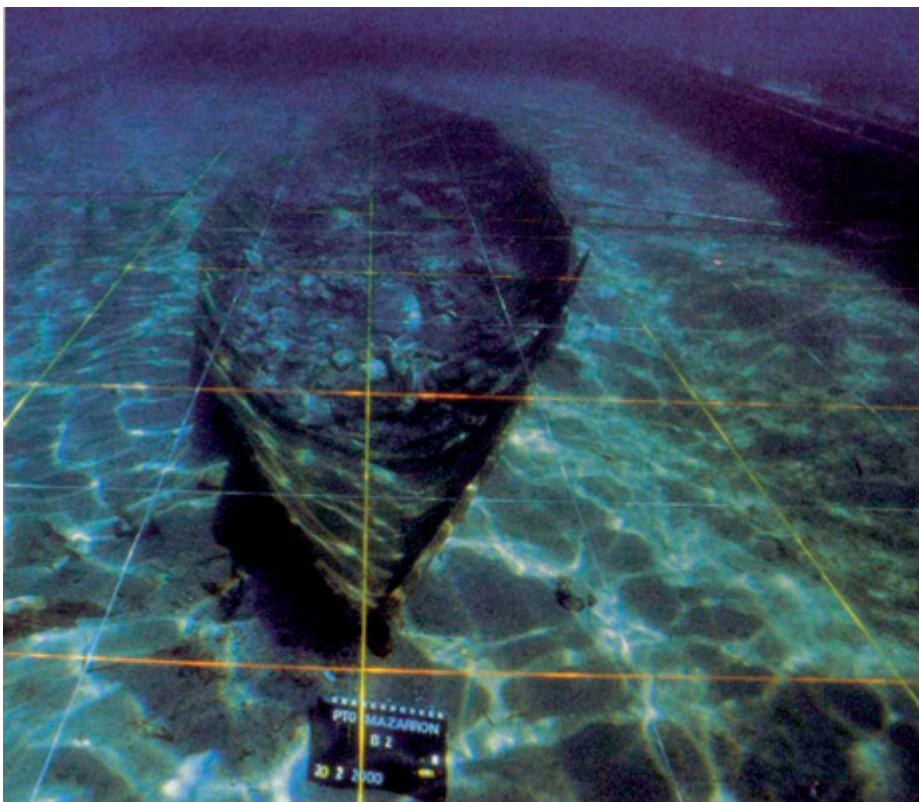


Figura 7. Vista del pecio de Mazarrón II (Fuente: I. Negueruela).

pino, en tanto que el cordaje se había trenzado con esparto. Otros elementos que pudieron recuperarse nos remiten a diversas actividades cotidianas relacionadas con el sustento de su tripulación, como sucede con un ánfora completa destinada al almacenamiento de agua, un molino de piedra y varios huesos de ovicápridos y lagomorfos —sin duda despojos alimentarios—, así como restos de una espuerta de esparto con asa de madera y cabos también de esparto.

Por último, y aunque no sabemos con certeza a qué tipo de buque pertenecieron ni su adscripción cultural, cabe citar la aparición en la capital onubense (19) de varios fragmentos de madera de pino fechables entre finales del siglo IX y comienzos del VIII a.C., los cuales muy posiblemente provengan de unas cuadernas. Resultan de gran interés por cuanto en uno de ellos vemos dos perforaciones: una rectangular, que discurre longitudinalmente y que conser-

(19) GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, F., y otros: 2004, pp. 161.



Figura 8. Bancadas de Mazarrón II (Fuente: I. Negueruela).

vaba todavía restos de dos espigas de madera (una redonda y otra rectangular), en tanto en la otra se nos muestra con dos placas de hierro que se colocan sobre esparto y son atravesadas por clavos del mismo metal, material sumamente novedoso introducido por esas mismas fechas en el extremo occidente por los fenicios.

Los barcos mercantes fenicios en el extremo occidente

Con independencia de los navíos de guerra, de los que ninguno ha sido hallado por el momento en el extremo Mediterráneo, los fenicios disponían de dos tipos de barco mercante. Uno de ellos, de mayor porte, es el conocido como *golah*. Con unos 25 metros de eslora, entre siete y ocho de manga y un puntal que podía alcanzar los cuatro, su desplazamiento estimado debía de rondar las 150 toneladas (20). Tampoco ha sido documentado en estas aguas, a pesar de que algunos autores identificaron como tal al pecio de Mazarrón II, antes mencionado (21). El otro tipo, menor que el anterior, es el llamado *hippos*, que toma su nombre del prótomo en forma de cabeza de caballo —con un origen al parecer totémico— que remataba su proa (22), aunque Plinio el

(20) ALVAR EZQUERRA, J.: 1981, p. 51; DÍES CUSÍ, E.: 1994, p. 317; GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, pp. 74-75.

(21) ROMERO RECIO, M.: 2008, p. 35.

(22) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 76.



Figura 9. *Hippoi* fenicios en relieves del palacio de Balawat (Fuente: S. Medas).

Viejo (*Historia natural* VIII, 57) haga derivar la denominación de un imaginario inventor llamado Hippios (23). Sin embargo, y aunque como decimos se ha venido atribuyendo un origen fenicio a este tipo de barcos (24), lo cierto es que, desde al menos el segundo milenio a.C., se ha constatado la existencia de precedentes tanto en el Mediterráneo oriental —concretamente en el Egeo, donde vemos proas zoomorfas— como en el occidental, aun cuando ninguno de ellos nos remite al ámbito cananeo contemporáneo, por lo que se ha sugerido que los fenicios debieron de tomar este modelo de los griegos, si bien el tipo de barco al que aluden sí sería de origen manifiestamente oriental (25).

Prácticamente todos los barcos fenicios documentados en esta zona pertenecen, como decimos, al tipo *hippos*, siendo interesante recordar cómo el geógrafo griego Estrabón (*Geogr.* II, 2, 4) comenta en el siglo I a.C. que los gaditanos navegaban con estos barcos hasta el río Lixus, actual Loukkos, al tiempo que señala que era la construcción náutica propia de los más

(23) ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, p. 14.

(24) MEDAS, S.: 2000, p. 87.

(25) RABAN, A.: 1984, pp. 15-18; LUZÓN NOGUÉ, J.M.: 1988, pp. 451-455; ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, p. 21.

pobres, la cual contrasta notoriamente con los grandes mercantes que fletaban los comerciantes más ricos de la ciudad. Asimismo, nos transmite la noticia dada por Posidonios según la cual Eudoxo de Cízico, durante su segundo viaje a la India, realizado entre el 106 y el 105 a.C., había encontrado en las costas de Somalia la proa de un barco hundido rematada con una cabeza de caballo. Informándose en Alejandría, se enteró de que dicha nave formaba parte de una flotilla gaditana que había zozobrado en esas aguas (26). Aunque en no pocas ocasiones se ha señalado la autenticidad de este relato (27), lo cierto es que también se han alzado voces críticas que lo consideran del todo imposible (28), rechazo al que nos sumamos pues no parece verosímil que unos barcos tan ligeros como los *hippoi* pudieran cruzar el Mediterráneo, a no ser que debamos aceptar, como se ha sugerido, que dicho término no designe un tipo específico de barco, en este caso de pequeñas dimensiones, sino genéricamente a los que remataban la roda con una cabeza de caballo, motivo ornamental al que cabría considerar emblema de la nacionalidad del navío (29).

En este sentido, conviene repasar las que cabe considerar las mejores representaciones existentes de este tipo de barco fenicio, es decir, las que nos ofrecen los palacios asirios. Tal acontece con el erigido en Balawat por Salmanasar III (858-824 a.C.), donde vemos una serie de navíos con prótomo de cabeza de caballo y mástil abatible, que transportan un tributo de madera al monarca asirio (figura 9), en tanto que en el construido por Tiglapilaser III (746-728 a.C.) se documentan buques con prótomos —alguno de los cuales ha sido considerado de ave— junto a otros que carecen de dicho ornato. También podemos mencionar el ejemplo de Korsabad, residencia de Sargón II entre 721-705 a.C., cuyas naves grabadas muestran dichos prótomos, que aparecen unas veces con un mástil central coronado en una cofa, del que parten estay y burda, y otras careciendo de dichos mástiles (figura 10). Asimismo, es posible comentar el palacio de Nínive construido por Senaquerib (701-681 a.C.) —donde se muestran naves birremes sin prótomo al lado de otras de guerra—, además del erigido por Asurbanipal (669-627 a.C.), en el que vemos naves de mayor fuste que las anteriores que cuentan con doble timón y dos filas de remos (30). Igualmente, conviene hacer mención de una serie de monedas acuñadas en Biblos durante el siglo IV a.C., puesto que en alguno de sus reversos se grabaron naves de guerra rematadas con prótomo de cabeza de león, pero que también llegan a tenerlos de équido (31). En consecuencia, y a tenor de estas manifestaciones orientales, cabe advertir cómo estos prótomos de équido decoran barcos tanto de guerra como

(26) GARCÍA Y BELLIDO, A.: p. 220.

(27) MEDAS, S.: 2000, pp. 87-88; MEDEROS MARTÍN, A., y ESCRIBANO LAGO, G.: 2004, pp. 218-219.

(28) ALVAR EZQUERRA, J.: 1981, p. 53; ALBADALEJO VIVERO, C.: 2007, pp. 241-243.

(29) ESCACENA CARRASCO, J.L., y otros: 2007, pp. 14-15 y 21.

(30) TRAKADAS, A.L.: pp. 39-60.

(31) *Ibidem*, pp. 45-46.



Figura 10. *Hippoi* en el palacio de Korsabad (Fuente: S. Medas).

mercantes, pudiendo alcanzar en este último caso distintos tamaños, aunque sus características estructuras sean idénticas a las de aquellas que carecen de dichos prótomos.

Se trata de un tipo de nave muy ligera, pues en todos los casos conocidos su comparación con las clasificaciones modernas hace que deba incluirse en el grupo de las pequeñas, al no superar las 75 toneladas de desplazamiento (32) —cifra que los antiguos egipcios reducían aún más, puesto que consideraban pequeños aquellos barcos que, una vez cargados, no desplazaban más de 30 toneladas (33)—. Un papiro egipcio, en el que se detalla el cargamento y los tributos que pagaron varios barcos fenicios que llegaron al país del Nilo durante el otoño del 475 a.C., puede ser bastante ilustrativo de lo que decimos, ya que en él se consigna cómo entre los días 16 de septiembre y 15 de octubre de dicho año llegó un barco grande que desplazaba 44 toneladas, mientras que entre el 16 de octubre y el 15 de noviembre hicieron lo mismo un barco grande y dos pequeños que sumaban 101,4 toneladas, y del 16 de noviembre al 15 de diciembre arribaron uno grande acompañado de otro pequeño que alcanzaban las 54,7 toneladas (34).

(32) PARKER, A.J.: 1992, p. 26.

(33) STAEGER, L.E.: p. 192.

(34) *Ibidem*, pp. 188 y 191-192.

De igual modo, eran sumamente maniobrables, lo que les permitía no solo navegar por alta mar, sino también adentrarse en cauces fluviales de cierta entidad, algo que se veía favorecido por las favorables condiciones que presentaban por aquel entonces la mayor parte de los ríos de las fachadas atlántica y mediterránea peninsular (35). Con una eslora de entre 8 y 12 metros y una manga que, en el caso de Mazarrón II, medía 2,25 metros (36), carecía de bodega cubierta, de tal forma que la carga se colocaba en el fondo directamente sobre una capa de plantas, como acontece en el pecio antes mencionado. Sus anclas eran de piedra, con un simple agujero para el cordaje, siguiendo en este caso una tradición oriental que se remonta al segundo milenio a.C., y sin que sea descartable que fuesen depositadas a modo de ofrenda en sus santuarios (37), aunque a partir del siglo VII a.C. las vemos hechas de madera y plomo y con forma de cuña.

La fuerza motriz para su desplazamiento se obtenía del uso combinado de una vela cuadra y de remos fijados no en gateras, sino en chumaceras (38), aun cuando estos últimos se empleaban solo para maniobrar o en caso de imperiosa necesidad. Contaban con sendas filas de remeros a los costados, remeros que se sentaban en bancadas situadas sobre el cargamento, aunque en el palacio de Asurbanipal se representan birremes con ocho en la (¿cubierta?) superior y siete en la inferior (39). Sin embargo, el número de estos remeros parece variar mucho, al menos si nos fijamos en las propuestas de los investigadores, ya que algunos defienden que debían de rondar la veintena (40), mientras que otros autores, basándose en las naves de El Cercado, los cifran entre 16 y 18 (41), cuando los *hippoi* que vemos en el palacio de Asurbanipal en el siglo VII a. C. transportarían unos treinta remeros (42).

Su mástil, que a veces aparece representado con una cofa para el vigía, era abatible, según nos informan fuentes como los relatos homéricos, los relieves asirios de Sargón II en el palacio de Korsabad, del siglo VIII a. C., o el pecio de Mazarrón II que, como indicamos, ha conservado la sobrequilla donde iba alzado. Todo indica que usaban los remos como timón, aunque es preciso indicar la falta de acuerdo acerca de cuál era su número, pues si en función del barco grabado en el cuenco de Lisboa o en los relieves asirios de Asurbanipal debieron de ser dos, otros optan por uno tan solo (43). Para proteger la carga y la tripulación de las inclemencias del tiempo no era extraño que se cubrieran con un toldo confeccionado con pieles, telas o esparto, tal y como nos informa el relato bíblico de Ezequiel (XXVII, 3-9) o parece desprenderse de algunas

(35) BARTHÉLEMY, M.: 2000, pp. 292-293.

(36) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 76; NEGUERUELA, I.: 2004, p. 235.

(37) ROMERO RECIO, M.: 1999, pp. 79-80.

(38) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 78.

(39) TRAKADAS, A.L.: 1999, pp. 82-83.

(40) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 78.

(41) MEDEROS MARTÍN, A.; ESCRIBANO LAGO, G.: 1997, p. 11.

(42) *Ibidem*, p. 12; TRAKADAS, A.L.: 1999, p. 82.

(43) GUERRERO AYUSO, V.M.: 1998, p. 78.

representaciones de este tipo de nave en grabado y pintura, caso de las de El Cercado y Auga dos Cebros (44).

En algunas ocasiones, estas naves decoraban la proa con un ojo protector, tal y como vemos en una estela procedente del *tofet* de Cartago que ha sido fechada entre los siglos III-II a.C. (45) (figura 11), ojo que todavía podemos ver pintado en las modernas jábegas malagueñas (46). Para la construcción de estos navíos se seleccionaban las distintas maderas en función de las diversas partes del barco, como ponen de manifiesto los análisis efectuados a los restos de Mazarrón II, así como, de una forma mucho más poética, la elegía del profeta Ezequiel sobre Tiro, no siendo tampoco inusual que se reutilizaran maderas de otros buques, como evidencia Mazarrón I.

Las navegaciones fenicias occidentales

En estas embarcaciones, con las que los fenicios se convirtieron en míticos navegantes, la tripulación carecía por completo de comodidades, como ejemplifica magníficamente el pecio de Mazarrón II, cuyos únicos espacios libres de lingotes de metal eran los situados a proa y popa, así como el centro, donde iba el ánfora con agua atada al mástil, de manera que los tripulantes debían de ir sentados en las bancadas directamente sobre la carga, protegidos de la lluvia y el sol a lo sumo por un toldo. Aunque durante mucho tiempo se puso en duda, en la actualidad se acepta plenamente que los fenicios podían llevar a cabo navegaciones nocturnas, para lo que amarraban a la roda una anforeta llena de aceite con varias perforaciones, que les permitía tanto iluminar la cubierta del buque como indicar su posición, ya que era bastante habitual que navegaran en flotillas (47). Otro elemento de vital importancia para no perder el rumbo durante



Figura 11. Nave con ojo en la proa en una estela cartaginesa (Fuente: S. Medas).

(44) IDEM: 2008b, p. 86.

(45) RUIZ CABRERO, L.A.: 2000, p. 100; MEDAS, S.: 2000, p. 48.

(46) JÁUREGUL, J. J.: 1953, p. 278.

(47) GASULL, P.: pp. 197-198; Díes Cusí, E.: pp. 317-318.

la noche era la orientación astronómica, para lo cual los fenicios —a diferencia de los griegos, que se guiaban por la Osa Mayor— seguían a la Osa Menor, lo que les proporcionaba una gran ventaja a la hora de navegar por el océano Atlántico (48).

Dichas navegaciones se emprendían preferentemente entre marzo y octubre, cuando las condiciones meteorológicas eran más propicias (49). En la antigua Cádiz, todos los 5 de marzo, incluso se oficiaba un ritual religioso del que también encontramos evidencias en otros lugares del Mediterráneo frecuentados por estos navegantes orientales, como Grotta Regina, en Sicilia (50). En el curso de la ceremonia, una procesión recorría la ciudad, para terminar arrojando a las aguas de la Caleta una serie de objetos como quemaperfumes, figuritas humanas, pequeñas ánforas..., impetrando a los dioses una navegación segura (51). Y es que no debemos olvidar el componente religioso de la navegación en aquellos días, que venía aderezada de diversos ritos propiciatorios, oficiados en el momento de embarcarse, durante la travesía y al desembarcar (52).

En estas navegaciones alcanzaron hacia el norte las islas Baleares, el golfo de Rosas y la cornisa galaica, llegando hacia el sur más allá de la zona de Lixus, puesto que se instalaron en la isla de Mogador e inclusive vislumbraron las Canarias. Como hemos apuntado, era norma en aquellos tiempos navegar en flotillas, para minimizar, en la medida de lo posible, la pérdida de algún navío salvando al menos a su tripulación, así como para incrementar la reducida capacidad de transporte de estos barcos con vistas a la comercialización de los productos que almacenaba (53). Anteriormente comentamos la presencia de una barca junto al probable *hippos* del río Draa, barca que tendría como finalidad transportar desde dicho buque hasta tierra los bienes destinados al comercio con estas poblaciones indígenas norteafricanas, lo que se ve plenamente confirmado por el texto del pseudo-Excilax, fechado entre los años 338 y 335 a.C., en el que se comenta cómo tras la llegada de las naves fenicias a la isla de Kerné, identificada en la actualidad con el islote de Mogador (54), aquellas traspasaban la carga a «pequeñas embarcaciones» que la llevaban a la costa (55).

La escasa capacidad de carga no solo de estos navíos, sino incluso de los grandes *gauloi* en comparación con lo que, por ejemplo, veremos más tarde en el mundo romano, se ha explicado por la inexistencia hasta la época helénica de grandes instalaciones portuarias (56) capaces de acoger grandes

(48) BARTOLONI, P.: p. 84; MEDAS, S.: 2004, pp. 45-46.

(49) BARTOLONI: p. 85.

(50) RUIZ CABRERO, L.A.: 2000, p. 108.

(51) CORZO SÁNCHEZ, R.: 1999, pp. 24-26.

(52) RUIZ CABRERO, L.A.: 2000, pp. 101-109.

(53) MARTÍN RUIZ, J.A.: 2010, p. 134.

(54) LÓPEZ PARDO, F.: pp. 47-48

(55) IDEM: p. 75; GUERRERO AYUSO, V.M.: 2008b, p. 110.

(56) ARRIBAS, A., y otros: pp. 53-55.

tonelajes, como pondría de manifiesto el puerto detectado durante finales del siglo VII y principios del VI a.C. en el asentamiento de Toscanos, en la desembocadura del río Vélez, consistente en una plataforma empedrada con guijarros y fragmentos de ánforas rotas sobre la que se extendía una capa de limo y arena (57).

Conclusiones

Como hemos podido comprobar, y a pesar de los problemas que conlleva la documentación existente en el Mediterráneo occidental y la fachada atlántica, disponemos de interesantes evidencias acerca de las naves usadas en esta zona por los fenicios a lo largo de la primera mitad del primer milenio a.C., evidencias que nos informan de sus principales características. En ellas puede percibirse incluso la mezcla de las tradiciones navales fenicias y de las indígenas, como acontece en el caso del pecio de Mazarrón II o en el modelo en arcilla de El Carambolo, así como la reutilización de maderas de otro barco, como vemos en Mazarrón I, lo que denota la existencia de un artesanado especializado del que apenas sabemos nada, el cual elegía las maderas más idóneas para cada sección del barco y empleaba novedosos metales como el hierro.

Hasta el momento únicamente se han hallado restos de navíos de escaso porte que cabría calificar como *hippoi*, aunque no todos muestren el típico remate con forma de cabeza de caballo. Sin embargo, y a tenor de la evidencia existente, estamos de acuerdo con quienes consideran que dicho vocablo no designa un tipo concreto de barco, sino un elemento decorativo de remate de la roda. De hecho hemos podido comprobar cómo estos prótomos con forma de équido aparecen tanto en barcos mercantes —ya sea con una fila de remeros, ya con dos— como de guerra.

Eran navíos con escasas comodidades para sus tripulantes, dado lo reducido de su tonelaje, lo que venía exigido por la falta de instalaciones portuarias de importancia, que no aparecerán hasta la época helenística. Este impedimento se solventaba navegando durante los meses de buen tiempo en flotillas capaces de llevar a cabo travesías nocturnas guiadas por la Osa Menor. Tales flotillas iban integradas por barcos pequeños, cuya maniobrabilidad resultaba óptima para los viajes exploratorios que los fenicios efectuaron por estas aguas y cuyo linaje llega hasta nuestros días en las jábegas de los pescadores malagueños.

(57) ARTEAGA, O., y SCHULZ, H.D.: pp. 117-120.

Bibliografía

- ALBADALEJO VIVERO, M.: «Algunas consideraciones críticas sobre los viajes de Eudoxo de Cíco», en *Gerión* núm. 25, 1, 2007, pp. 235-248.
- ALMAGRO GORBEA, M.: *El Bronce final y el período orientalizante en Extremadura*. CSIC, Madrid, 1977.
- ALVAR EZQUERRA, J.: *La navegación prerromana en la península ibérica: colonizadores e indígenas* (tesis doctoral). Universidad Complutense, Madrid, 1981.
- ALVAR EZQUERRA, J., y ROMERO RECIO, M.: «Historiografía sobre la marina en la antigüedad», en *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Militar* núm. 56, 2008, pp. 13-37.
- ARTEAGA, O., y SCHULZ, H.D.: «El puerto fenicio de Toscanos. Investigación geoarqueológica en la costa de la Axarquía (Vélez-Málaga, 1983-1984)», en *Los fenicios en Málaga*. Universidad de Málaga, 1997, pp. 87-154.
- ARRIBAS, A.; TRÍAS, M.G.; CERDÁ, D., y HOZ, J. de: *El pecio de El Sec (Calviá, Mallorca). Estudio de los materiales*. Ayuntamiento de Calviá, Mallorca, 1987.
- ARRUDA, A.M.: *Los fenicios en Portugal. Fenicios y mundo indígena en el centro y sur de Portugal (siglos VIII-VI a.C.)*. Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, 2002.
- BARTHÉLEMY, M.: «El comercio fluvial fenicio en la península ibérica», en *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos*, vol. I. Universidad de Cádiz, 2000, pp. 291-297.
- BARTOLONI, P.: «Le navi e la navigazione», en *I fenici*. Bompiani, Milán, 1988, pp. 84-91.
- BARROSO RUIZ, C.: «Nuevas pinturas rupestres en Jimena de la Frontera (Cádiz): abrigo de Laja Alta», *Zephyrus* núms. XXX-XXXI, pp. 23-42.
- CORZO SÁNCHEZ, R.: *Venus marina gaditana*. Fundación El Monte, Sevilla, 1999.
- DÍES CUSÍ, E.: «Aspectos técnicos de las rutas comerciales fenicias en el Mediterráneo occidental», en *Archivo de Prehistoria Levantina* núm. XXI, 1994, pp. 311-336.
- ESCACENA CARRASCO, J.L.; FERNÁNDEZ FLORES, A., y RODRÍGUEZ AZOGUE, A.: «Sobre El Carambolo: un hippos sagrado del santuario IV y su contexto arqueológico», en *Archivo Español de Arqueología* núm. 80, 2007, pp. 5-28.
- GARCÍA Y BELLIDO, A.: *España y los españoles hace dos mil años según la Geografía de Strabón*. Espasa Calpe, Madrid, 1980 (7.ª ed.).
- GASULL, P.: «Problemática en torno a la ubicación de los asentamientos fenicios en la Península», en *Los fenicios en la península ibérica*, vol. II. AUSA, Sabadell, 1986, pp. 193-202.
- GONZÁLEZ DE CANALES CERISOLA, F.; SERRANO PICHARDO, L., y LLOMPART GÓMEZ, J.: *El comercio fenicio precolonial de Huelva (ca. 900-770 a. C.)*. Biblioteca Nueva, Madrid, 2004.
- GUERRERO AYUSO, V.M.: «Los mercantes fenicio-púnicos en la documentación literaria, iconográfica y arqueológica», en *Rutas, navíos y puertos fenicio-púnicos*. Museo de Ibiza, 1998, pp. 61-103.
- «La navegación en la protohistoria del Mediterráneo occidental. Las marinas coloniales», en *XXI Semana de Estudios del Mar*. Asociación de Estudios del Mar, Melilla, 2003, pp. 55-123.
- «Barcos aborígenes en el estrecho de Gibraltar», en *Barcos, puertos y navegación en la Historia de Ceuta*. Instituto de Estudios Ceutíes, Ceuta, 2008a, pp. 33-65.
- «Las naves de Kerné (II). Navegando por el Atlántico durante la Protohistoria y la Antigüedad», en *Los fenicios y el Atlántico*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2008b, pp. 69-142.
- JAUREGUI, J.J.: «Jábegas y cárabos», en *Archivo de Prehistoria Levantina* núm. IV, 1953, pp. 275-281.
- LÓPEZ PARDO, F.: *El empeño de Heracles. La exploración del Atlántico en la antigüedad*. Arco Libros, Madrid, 2000.
- LUZÓN NOGUÉ, J.M.: «Los hippos gaditanos», en *Actas del Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar»*, vol. I. UNED, Madrid, 1988, pp. 445-458.
- MARTÍN RUIZ, J.A.: «El comercio cananeo y fenicio a través del cargamento transportado en los pecios hundidos en el Mediterráneo», en *Revista Atlántico-Mediterránea de Prehistoria y Arqueología Social* núm. 12, 2010, pp. 127-138.

BARCOS MERCANTES FENICIOS EN EL MEDITERRÁNEO OCCIDENTAL

- MEDAS, S.: *La marinería cartaginesa. Le navi, gli uomini, la navigazione*. C. Delfini, Sassari, 2000.
- «L'orientamiento astronómico: aspetti tecnici della navigazione fenicio-púnica tra retorica e realtà», en *Los fenicios y el Atlántico*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2004, pp. 43-53.
- MEDEROS MARTÍN, A., y ESCRIBANO COBO, G.: «Indicios de navegación atlántica en aguas canarias durante época aborigen», en *Revista de Arqueología* núm. 194, 1997, pp. 6-13.
- «Los periplos de Eudoxo de Cícico en la Mauritania atlántica», en *Gerión* núm. 22, 1, 2004, pp. 215- 233.
- «Caballos de Poseidón. Barcos de juncos y *hippoi* en el sur de la península ibérica y el litoral atlántico norteafricano», en *Saguntum* núm. 40, 2008, pp. 63-78.
- NEGUERUELA, I.: «Hacia la comprensión de la construcción naval fenicia según el barco Mazarrón-2 del siglo VII a.C.», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2004, pp. 227-278.
- PINEDO, J.; GÓMEZ, M.; MIÑANO, A.; ARELLANO, I., y BARBA, J.S.: «Descubrimiento de dos barcos fenicios en Mazarrón (Murcia)», en *Actas del IV Congreso Internacional de Estudios Fenicios y Púnicos*, vol. IV. Universidad de Cádiz, 2000, pp. 1671-1679.
- PARKER, A.J.: *Ancient Shipwreck of the Mediterranean and the Roman Period*. BAR, Oxford, 1992.
- RABAN, A.: «The Thera Ships: Another Interpretation», en *American Journal of Archaeology* núm. 88, 1, 1984, pp. 11-19.
- ROMERO RECIO, M.: «El rito de las piedras volteadas (Str. 3, 1, 4)», en *Arys. Antigüedad: Religiones y Sociedad* núm. 2, 1999, pp. 69-82.
- RUIZ CABRERO, L.A.: «La marina de los fenicios. De la creencia en la vida a las naves de la muerte», en *Gerión* núm. 25, 1, 2000, pp. 91-119.
- RUIZ-ZORILLA, A.: «Las navegaciones a España de griegos y fenicios», en *Revista de Historia Naval* núm. 10, 1985, pp. 27-50.
- STAEGER, L.E.: «Dos pecios fenicios en alta mar de la costa norte del Sinaí», en *La navegación fenicia. Tecnología naval y derroteros*. Centro de Estudios Fenicios y Púnicos, Madrid, 2004, pp. 179-195.
- TRAKADAS, A.L.: *Skills as tribute: Phoenician sailors and shipwrights in the service of Neo-Assyria* (tesina). Universidad de Tejas, 1999.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los ÍNDICES de los números del 76 al 100 de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- 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 doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

También están a disposición del público los índices de los setenta y cinco anteriores, en dos tomos, actualizados, al precio de 9 euros.

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

- Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. . Tef: 91 312 44 27 y Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es
- Servicio de Publicaciones de la Armada
Montalbán, 2. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 41
- Museo Naval
Juan de Mena, 1, 1.º. 28071 MADRID. Fax: 91 379 50 56. Venta directa.

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

EL CONTINENTE ANTÁRTICO: DE LA «TERRA AUSTRALIS INCOGNITE» A LAS PRIMERAS EXPLORACIONES CIENTÍFICAS (1520-1843) (*)

Pablo César MANCILLA GONZÁLEZ
Magíster en Historia

CONOCER la Tierra ha sido una preocupación constante de la humanidad. Y así, la búsqueda de conocimientos ordenados sobre los territorios que nos rodean ha motivado al hombre a cultivar una de las ciencias que más aportes ha dado a la historia: la geográfica. Estrabón, considerado el «padre» de la disciplina, en su obra *Geografía* logró —con rudimentarias técnicas y basándose en nociones de astronomía y cartografía— elaborar una metódica, racional e integral descripción de la superficie terrestre y de sus accidentes físicos, así como de los pueblos que en ella habitaban y de su situación política y económica. Durante los siglos siguientes, y a pesar de los avances que evidencia el trabajo del griego, se produce un decaimiento de los estudios geográficos, especialmente en su atributo de obtener conocimientos veraces, pasando a ser un género dedicado a las descripciones de acontecimientos maravillosos y fantásticos, donde la naturaleza de los países y pueblos, además de los accidentes geográficos y el mar, eran representados sin rigor crítico, estructura científica y conceptos especializados.

La caída del imperio romano y la propagación del cristianismo agudizaron, indirectamente, la crisis de los estudios geográficos. En primer lugar, porque los viajes de exploración se vieron sumamente limitados, al igual que el intercambio de conocimientos e ideas, y en segundo, por la acelerada expansión de los dogmas de la Iglesia, que hizo que la aventura del saber fuera mucho menos grata que en los tiempos griegos (1).

Con el Renacimiento comenzó a cambiar la situación de los tiempos pasados por el aumento de los viajes por mar, los descubrimientos geográficos y

(*) Proyecto Fondecyt 1120080.

(1) AYALA-CARCEDO, pp. 101-137.

las observaciones astronómicas, que contribuyeron a perfeccionar instrumentos y técnicas, así como mapas de costas y cartas de navegación. El acontecimiento más destacado de este periodo es a todas luces el descubrimiento de América, que para los europeos significó validar la idea de la existencia de vastas tierras que, supuestamente, abarcarían gran parte del hemisferio sur (2).

Así las cosas, desde ese momento la humanidad evidenció una gran motivación por desentrañar los misterios que encerraban los nuevos territorios y mares y un vivo interés por definir con precisión la geografía de las tierras incógnitas y desarrollar su potencial científico, económico y político-estratégico. En tal sentido, la Antártica no fue la excepción, imaginada por los griegos, que postularon su existencia como una amplia tierra antípoda del Ártico, conocida en las primeras cartografías como *Terra Australis Incognita* (3) y al parecer visitada desde antaño por nativos fueguinos, poseedores de un amplio conocimiento de las formas de navegación y que habrían surcado los canales australes, sobrepasando el cabo de Hornos, llegando probablemente hasta las islas San Ildefonso, las de Diego Ramírez e incluso las Shetland del Sur (4).

La búsqueda de la *Terra Australis Incognita* o continente antártico (1520-1775)

El aumento de los conocimientos por el rápido avance de los descubrimientos y estudios geográficos se hizo sentir fuertemente en la América descubierta por Cristóbal Colón (5), y especialmente en la Corona española que, a pesar de su recelosa política de mantener a las colonias a resguardo de las influencias extranjeras, no se pudo resistir al impulso científico del siglo y debió aceptar que el Nuevo Mundo fuese visitado por viajeros de distintas nacionalidades, especialmente ingleses y holandeses. Más aún, creyendo indecoroso quedarse atrás en esta carrera, organizó sus propias expediciones, que lograron señaladas contribuciones al conocimiento científico. Y así, con objeto de determinar la verdadera extensión geográfica de las tierras que conformaban el Imperio, e interesada por encontrar un paso interoceánico hacia las islas de Catay y Cipango, la Corona planificó y ejecutó un gran número de

(2) HAMISH, 2000a, pp. 54-56; PINOCHET DE LA BARRA, 1990, p. 500. Entre los cartógrafos que se destacaron citemos a París Oronce Fine, Abraham Ortelius, Mercator, Theodor de Bry...

(3) FITTE, pp. 21-223. A efectos de esta investigación, cuando hablamos de la *Terra Australis* nos estamos refiriendo al continente antártico y no a Australia, a la que también se llamó así.

(4) CAÑAS, pp. 9-11; BERGUÑO, 2001b, pp. 2-6; RECLUS, p. 281. Según narran las leyendas de los aborígenes de Oceanía y Tierra del Fuego (onas, alacalufes, yaganas y yamanas), estos pueblos fueron los primeros en avistar las tierras antárticas. A esto se suman las teorías de Paul Rivet y Mendes de Correa, quienes afirman que existió en la antigüedad un paso entre Australia y América del Sur a través de la Antártica. Sin embargo, las pruebas históricas de avistamientos o abordajes fortuitos de dichas zonas no han sido aún admitidas, y la cuestión de la navegación primitiva antártica permanece en la penumbra.

(5) BERGUÑO, 1999, pp. 2-11.

expediciones (6), la más importante de las cuales fue la de Hernando de Magallanes, quien, navegando hacia el oeste, encontró el 1 de noviembre de 1520 el paso entre los océanos Atlántico y Pacífico (7).

El descubrimiento del estrecho de Todos los Santos, ahora llamado de Magallanes, derrumbó la tesis de que América se extendía indefinidamente hacia el sur, pero al no poder determinarse la verdadera prolongación de la costa sur del paso, denominada Tierra del Fuego, se llegó a pensar que aquella formaba parte de la *Terra Australis Incognite*, continente que se dilataba hasta el mismo Polo Sur (8). Para elucidar esta interrogante, durante las décadas siguientes se organizaron sucesivas expediciones, entre las que destacaron la de Jean Alfonse Sainstongeois, Francisco García Jofré de Loaysa y Simón de Alcazaba Sotomayor, quienes, al explorar con muchas dificultades el estrecho, aumentaron la idea de que la Tierra del Fuego se extendía indefinidamente hacia el sur, sin dejar otra comunicación a los océanos Atlántico y Pacífico que el estrecho en referencia (9).

Por aquel entonces, el gobernador Pedro de Valdivia se mostró interesado por los mares australes y, en especial, por el estrecho de Magallanes, primero por la necesidad de unir la concesión de Pero Sancho de Hoz con la que le otorgó el Cabildo de Santiago, y luego por entenderla posesión indispensable para asegurar las comunicaciones y el tráfico de mercancías con España. Por estos motivos planificó dos expediciones, las primeras en zarpar desde costas chilenas, una al mando de Juan Bautista Pastene en 1545, y la otra encabezada por Francisco de Ulloa en 1553. La siguiente exploración la asumió Juan Fernández de Ladrillero, quien por orden de García Hurtado de Mendoza tomó posesión en 1558 del estrecho de Magallanes en sus riberas norte y sur (10).

El descubrimiento de América y del estrecho de Magallanes tuvo un fuerte impacto en las concepciones geográficas del mundo imperantes en Europa; no obstante, lo que más llamó la atención, especialmente en Gran Bretaña, fue la existencia de grandes tesoros y productos con valor comercial, despertando su

(6) HAMISH: 2000a, p. 53; DESTEFANI, p. 40. Algunos de estos viajes fueron realizados: Alonso de Ojeda, Pedro Alonso Niño, Rodrigo de Bastidas, Vicente Yáñez Pinzón, Diego Lepe, Pedro Álvarez de Cabral, Juan Díaz de Solís, John Narborough, John Byron, Samuel Wallis, Felipe Carteret, Luis de Bougainville, Antonio de Córdova..., todos los cuales comandaron expediciones que realizaron valiosos aportes al conocimiento de la geografía costera americana desde la península de Yucatán, por el norte, hasta más al sur del Río de la Plata. Cabe destacar además durante estos años la travesía de Américo Vespucio, a quien ciertos autores argentinos atribuyen la precedencia en divisar las islas subantárticas del archipiélago de las Georgias del Sur.

(7) BERGUÑO, 2001, pp. 10-17.

(8) *Ibidem*; *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* núm. XXXV, 1930, pp. 1-2. La idea de que la Tierra del Fuego pertenecía a la *Terra Australis* llevó a la hipótesis de que no existía otro paso entre los océanos Atlántico y Pacífico.

(9) DESTEFANI, pp. 43-44; BERGUÑO, 2003, pp. 2 y 6; MARTINIC, 1999a, pp. 5-11. Existe una hipótesis aún poco estudiada acerca de la nave *San Lermes*, que formaba parte de la flota de Francisco García de Loaysa y que, empujada por las condiciones meteorológicas hacia el sur, pudo llegar a las proximidades de las Shetland del Sur en 1526.

(10) VÁSQUEZ DE ACUÑA, pp. 227-263.

interés por quitarle el control a España y abrir una ruta de comercio a través del estrecho, cuya posesión sería consolidada con la fundación de colonias. A lo anterior se agregó el permanente antagonismo político-religioso entre ambas coronas, que llevó a los británicos a delinear estrategias para lograr la amistad de los pueblos aborígenes de los sectores australes, a fin de asentarse en la zona como plataforma desde la que avanzar hacia el Perú y sus riquezas (11). En consonancia con este propósito, la Corona autorizó en 1577 a Francis Drake a zarpar desde Plymouth al mando de una flota de cinco naves, con el objetivo cruzar el estrecho de Magallanes. Producto de esta expedición fue la comprobación de la existencia de un nuevo paso más al sur del estrecho que unía a ambos océanos (12), lo que derrumbó la creencia en que Tierra del Fuego se prolongaba hasta el Polo Sur (13). Este hallazgo cambió de nuevo las ideas geográficas dominantes sobre esa región, y la *Terra Australis Incognite* de los españoles fue reemplazada por la *Terra Bene Nunc Cognita* de Francis Drake (14).

La Corona española vio con alarma el viaje de Drake, que suponía un verdadero peligro, especialmente en lo referente a la defensa del estrecho de Magallanes, paso obligatorio de los buques que navegaban entre la metrópoli y el Mar del Sur. Por este motivo se planificó y ejecutó la expedición de Pedro de Sarmiento y Gamboa, cuyo objetivo era retomar la posesión del estrecho y evaluar su posible fortificación y la viabilidad de eventuales asentamientos. Sin embargo, las inclemencias del clima austral llevaron al fracaso de la iniciativa (15).

Los descubrimientos de Magallanes y Drake no fueron considerados por la cartografía general europea hasta que los holandeses Jacobo Le Maire y Guillermo Cornelio Schouten confirmaron los hallazgos y, de pasada, descubrieron el cabo de Hornos en 1616 (16); sin embargo, estos hechos tuvieron poca difusión, de modo que se continuaron manejando cartas y mapas que representaban Tierra del Fuego como parte de un vasto continente que cubría toda la región polar a manera de un inmenso casquete (17).

El deseo de explorar la *Terra Australis Incognite* no decayó hasta fines de siglo. Uno de los principales promotores de estas empresas fue el portugués Pedro Fernando de Quirós, quien poseído de un gran espíritu misionero pretendía realizar un viaje a las tierras antárticas con vistas a evangelizar a los aborígenes que posiblemente las habitaban. Buscó amparo para su proyecto en la corte

(11) HAMISH, *op. cit.*, pp. 18-19, 32 y 56; IDEM, 2000b, pp. 15-27.

(12) EVANS, p. 20.

(13) ZAVATTI, p. 33; GALLEZ, pp. 13-19.

(14) VÁSQUEZ DE ACUÑA, pp. 337-372; VIDAL, p. 549.

(15) VÁSQUEZ DE ACUÑA, pp. 374-422.

(16) HAMISH, 2000a, p. 55; MARTINIC, 1999b, pp. 21-26; IDEM, 2000, pp. 7-13. Hay que destacar que los holandeses, durante los siglos XVII y XVIII, mostraron gran interés por la cartografía de Tierra del Fuego.

(17) PACHECO, p. 2.

de España y el Vaticano, donde consiguió los respectivos patrocinios de Felipe III y del papa Clemente VIII, y en el virreinato del Perú, donde en 1597 expuso a Luis Velasco y Castilla que «ninguna cosa del presente será más lucida que ir cortando las olas del mar incógnito, buscando las no sabidas y tan deseadas tierras que divisa el polo antártico, dentro de un mismo horizonte» (18).

En 1605, Quirós parte desde el Perú hacia el interior del Mar del Sur, para buscar y tomar posesión del Antártico o Indias Australes en nombre de la Corona española, aunque a la postre lo que descubrirá será una serie de territorios polinesios que creyó eran parte de la *Terra Australis Incognite* (19).

Por esos mismos años, y debido a la desaparición de Juan de Velasco de Barrio, quien había naufragado frente a California en persecución de unos holandeses que surcaban las aguas del Mar del Sur, se nombró a Gabriel de Castilla máxima autoridad y responsable de la Armada del Sur. Asumiendo la responsabilidad de vigilar y explorar las costas de Chile, Castilla emprendió en 1603, desde el puerto de Valparaíso, una comisión con rumbo sur que alcanzó el paralelo 64 —lo que significa que llegó a las cercanías del círculo polar antártico—, latitud que no sería sobrepasada hasta 1774, cuando el navegante británico James Cook descendió hasta los 71° 10' S (20).

Durante los primeros años del siglo XVII, la cartografía creada por las expediciones españolas y foráneas incrementaron el conocimiento con sus descubrimientos, muchas veces casuales, de los mares y tierras del sur, incentivando así la idea de la existencia de un vasto y fértil continente austral, con posibilidades para el comercio, la colonización y la investigación científica (21). Este renovado interés por desentrañar el misterio de la *Terra Australis Incognite* se concretó a fines de la década de 1760, cuando Cook inició una serie de viajes que aumentarán notablemente el saber geográfico sobre estas áreas, al lograr los primeros avistamientos del continente antártico y las islas subantárticas, y acopiar preciosos datos de carácter científico, pese a lo rudimentario de las técnicas aplicadas en su obtención (22).

(18) PINOCHET DE LA BARRA, 1990-1991, p. 21.

(19) *Ibidem*, pp. 20-25; FITTE, p. 38; PINOCHET DE LA BARRA y MOLINARI, p. 3; PACHECO, p. 2; IHL, p. 13. Durante estos mismos años, el holandés Dirck Gherritz habría sido arrastrado hasta los 64° S por un temporal a la salida del estrecho de Magallanes, desde donde divisó tierras con altas cumbres nevadas que se asemejaban a Noruega. Estas, supuestamente, serían las Shetland del Sur descubiertas posteriormente (en 1819) por el británico Williams Smith.

(20) VÁSQUEZ DE ACUÑA, pp. 543-544.

(21) EVANS, p. 21; PACHECO, pp. 8-9; DESTEFANI, p. 102; HAMISH, 2000a, p. 62; BERGUÑO, 1984, p. 277. Un ejemplo de ello es cabo Circuncisión, ahora isla Bouvet, cuyo descubrimiento fue atribuido en 1739 al francés Bouvet de Losier; y el de las Georgias del Sur, en 1756, descubiertas al parecer por el navío español *León*, del cual no se tienen más informaciones.

(22) ZAVATTI, p. 39; BERGUÑO, 1998a, pp. 2-11. Este contramaestre de la Marina británica se desempeñaba como jefe de misión en Terranova (isla canadiense del Atlántico) —donde realizó trabajos cartográficos y matemáticos que le valieron un gran reconocimiento de la Royal Society— cuando en 1766 fue designado capitán de la primera expedición hacia los Mares del Sur. El británico realizó tres viajes de trascendental importancia científica: el primero, entre 1768-1771; el segundo, entre 1772-1775, y el tercero, entre 1776-1779. De todos ellos, solo el primero y el segundo tienen relación con el tema antártico.

El primero de estos viajes se realizó entre 1768 y 1771 en el *Endeavour* (23), buque reacondicionado con aportes de la Royal Society para desarrollar labores científicas de navegación, cartografía y configuración de mapas, descripción geográfica, observación sobre recursos naturales y astronomía — relacionados con el tránsito de Venus de 1769— (24) y que incluía entre su tripulación a naturalistas, botánicos, geógrafos y dibujantes (25). Zarpó de Plymouth con rumbo a Tierra del Fuego y el cabo de Hornos. Durante el viaje ejecutó levantamientos cartográficos de la zona del estrecho de Le Maire, recogió antecedentes sobre los habitantes y la producción de Chile, y reconoció la bahía del Buen Suceso, la isla Nueva, los islotes de Evout y Barnevelt y la costa sur de las islas Ermitas (26).

Cruzando el Pacífico, enfiló hacia Oceanía, donde efectuó exploraciones en Tahití, Nueva Zelanda, Australia, Nueva Guinea y Java, pensando que eran parte de la Antártica. Grande fue su desilusión al comprobar que todas ellas eran islas sin relación con la *Terra Australis Incognite*, tal como había pensado Quirós, quien postulaba que dicho continente debía encontrarse a mayor latitud (27). Por tal motivo, la Royal Society de Londres, queriendo resolver tan importante cuestión, solicitó y obtuvo de la Corona la autorización para ejecutar un segundo viaje a los mares polares. Para esta ocasión nuevamente se escogió a James Cook, a quien se entregó el equipamiento más avanzado de la época, que incluía instrumentos oceanográficos para medir la temperatura del mar a diferentes profundidades, y sextantes y cronómetros, estos últimos de gran importancia para la fijación de la longitud (28).

Zarpó de Deptford en 1772 rumbo al sur, atravesando en tres oportunidades el círculo polar antártico. La primera, en enero de 1773, en los 66° 33' 30" de latitud; en la segunda, en diciembre del mismo año, alcanzó los 67° 31' de latitud, y por tercera vez en enero de 1774; sin embargo, en ninguna de las tres ocasiones logró divisar la ansiada Antártica (29). Durante la última travesía surcó la costa occidental de Tierra del Fuego desde la isla de la Recalada hasta el cabo de Hornos, bautizando de camino algunas islas, bahías y montes; atravesó el seno Navidad y fondeó en la ensenada Adventure. Después de avistar el falso cabo de Hornos y la isla San Ildefonso, se dirigió a la de los Estados (30). Regresó a Nueva Zelanda en busca de provisiones y volvió al sur, alcanzando

(23) Buque tipo almacén de 370 toneladas, del cual se creía que contaba con todas las condiciones para desarrollar labores de exploración y reconocimiento en los mares y costas desconocidas.

(24) FITTE, pp. 44-48.

(25) KIRWAN, p. 88.

(26) BOONEN, p. 415.

(27) KIRWAN, p. 90.

(28) *Ibidem*, pp. 92-93; VERCEL, p. 145. La expedición se realizó en los buques *Resolution* y *Adventure*.

(29) En ninguna de las ocasiones en que cruzaron el círculo polar antártico, las naves de Cook, detenidas por lo compacto de los hielos que circundan la Antártica, pudieron llegar a ver tierra.

(30) BOONEN, p. 415.

los 71° 10' de latitud, la más austral que un navegante alcanzaría hasta el siglo XVIII (31), sin poder avistar las tierras del continente antártico.

De regreso a Ciudad del Cabo en enero de 1775, por la ruta del Mar de Drake, redescubrió las Georgias del Sur, de las que tomó posesión en nombre de la Corona británica. Después, en rumbo sureste avistó ocho islas a las que, en honor del primer lord del Almirantazgo, denominó archipiélago de las Sándwich del Sur, zona que describió como «regiones, territorios desposeídos por la naturaleza, jamás acariciados por los rayos del sol vivificador» (32). Al recalar en Ciudad del Cabo, desilusionado por los resultados de la expedición, expresó: «No era posible encontrar un continente en este océano (...) de existir, debe de hallarse tan al sur como para resultar completamente inaccesible a causa del hielo (...) con un clima tan duro que una colonización no podía valer la pena» (33). En su informe al Almirantazgo y a la Royal Society señaló: «Países condenados por la naturaleza a una rigidez perenne, que jamás se encuentran al calor del sol, para cuyo feroz y desolado aspecto no encuentro palabras; así son los países que he descubierto ¿Cómo serán, pues, los que se hallen más al sur? Si alguien posee la decisión y la fortaleza suficientes para dilucidar esta encrucijada avanzando más al sur de lo que yo he hecho, no le envidiaré la fama de su descubrimiento, pues me atrevo ya a decir que con ello no ha de obtener el mundo ningún beneficio...» (34).

Los primeros avistamientos de la Antártica: las motivaciones e intereses económicos y científicos, motores del conocimiento antártico (1790-1843)

La sumatoria de las exploraciones y descubrimientos que James Cook realizó en ambos viajes por el Mar del Sur le persuadió de que era imposible penetrar más allá de los 71° 10' S, límite al que pudo arribar. La realidad de la acreditada hipótesis del continente austral, cuya existencia, desde los griegos, se entendía necesaria para el equilibrio del globo terrestre, generando por largos años una desmotivación en la comunidad científica para emprender nuevas expediciones hacia estos lugares; no obstante, el error de Cook fue después corregido por las expediciones por la Antártica americana de fogueros y loberos, que remotivaron a los hombres de ciencias y las instituciones de Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña a enviar las expediciones científicas de Dumont D'Urville, Charles Wilkes y James Clark Ross, respectivamente, las cuales demostrarán la existencia de islas y grandes extensiones de costas en más altas latitudes (35).

(31) EVANS, p. 21. El *Adventure* había vuelto a Inglaterra.

(32) DESTEFANI, p. 112 y 122; KIRWAN, pp. 96-97; VERCEL, p. 146.

(33) KIRWAN, p. 95; EVANS, p. 21.

(34) EVANS, p. 21.

(35) No obstante, ninguna de estas expediciones podrá determinar el contorno del continente antártico propiamente dicho, para lo cual se tendrá que esperar hasta el siglo XX.

Los primeros avistamientos y desembarcos en islas de la Antártica americana: las actividades comerciales de foqueros y loberos británicos, 1790-1822

Los intereses económicos, al parecer, nacen de los conflictos entre las coronas de Gran Bretaña y España relativos a las posesiones y dominios en América, los cuales fueron en parte solucionados con la firma en octubre de 1790, en San Lorenzo, de la Convención de Nootka Sound, que entregó beneficios de pesca y navegación a los británicos en el Pacífico y el Mar del Sur, ya fuese desembarcando en parajes no ocupados de las costas que circundan estos mares para comerciar con los naturales de los sectores, ya formando establecimientos (36). Como consecuencia del acuerdo, se incrementa la caza de focas y lobos marinos, al igual que el tráfico mercantil por el estrecho de Magallanes y el cabo de Hornos, lo que se tradujo en nuevos descubrimientos y un mayor conocimiento de la zona austral-antártica, al combinarse las actividades comerciales y científicas (37).

Este fecundo periodo se inicia con el viaje del comerciante inglés Williams Smith, quien en la ruta de Buenos Aires a Valparaíso (38) se ve enfrentado, en las inmediaciones del cabo de Hornos, a una meteorología adversa que le obliga a seguir rumbo sur, donde divisará en agosto de 1819 el archipiélago de las Shetland del Sur. Al llegar a Valparaíso, Smith narró su hallazgo a las autoridades chilenas, que le prestaron poca atención al encontrarse aprestando la escuadra libertadora del Perú. Sin embargo, el comerciante inglés John Miers, cercano a lord Thomas Cochrane, le alentó a confirmar su hallazgo (39). Por tal motivo, en su trayecto de regreso a Buenos Aires, siguiendo idéntica ruta, validó el descubrimiento y lo relató, tal como había hecho en Valparaíso, provocando la curiosidad de cazadores y comerciantes, muchos de los cuales le hicieron ofertas económicas para adquirir los datos geográficos del lugar (40).

En un segundo retorno a Valparaíso, Smith decidió desembarcar en la isla del Rey Jorge, perteneciente a las Shetland del Sur, y ejecutar un acto de toma de posesión en nombre de Su Majestad Británica en octubre del mismo año, ocasión en que señaló que «estas tierras desoladas, no menos estériles y desagradables que la isla Georgia de Cook, podrían ser la base para futuras exploraciones comerciales y extender los campos de la geografía y de la historia natural» (41).

(36) HAMISH, 2000a, p. 39; POLANCO, p. 115; PINOCHET DE LA BARRA, 1977, p. 245. En julio de 1670, Inglaterra y España firmaron el Tratado de Madrid, por el que los anglosajones reconocieron a perpetuidad los derechos de España, tanto en Centroamérica como en Sudamérica y la Antártica, lo que fue confirmado en marzo de 1713.

(37) DESTEFANI, pp. 66-69.

(38) El viaje se realizó en el bergantín *Williams*.

(39) BERGUÑO, 1993, pp. 7-8.

(40) FITTE, pp. 53-68.

(41) KIRWAN, p. 131.

Sin embargo, se dio cuenta de que no había sido el primero en llegar a esas latitudes, pues en una playa encontró los restos de un navío español, posiblemente el *San Telmo*, perteneciente a la Escuadra del Mar del Sur, que en su travesía desde Europa hasta América en apoyo del virrey del Perú habría naufragado en las inmediaciones de estas islas; no obstante, el caso del navío español sigue sin ser comprobado hasta la actualidad por los historiadores antárticos (42).

Nuevamente en el puerto chileno, Smith contactó con el jefe de la estación naval británica del Pacífico, Williams H. Shirreff, quien, viendo la factibilidad de fundar una base para dominar el Mar de Drake (43), comisionó a la nave *Williams*, con Edward Bransfield como capitán y Smith como piloto. Los expedicionarios desembarcaron en isla Livingston en enero de 1820, y después de una nueva toma de posesión (44), reconocieron la isla Trinidad y el estrecho de Bransfield. Los resultados de este viaje fueron comentados en Valparaíso, lo que incentivó a los comerciantes, que inmediatamente iniciaron los preparativos para ir a esos mares e islas a adquirir las preciadas pieles de lobos y focas. Uno de los primeros en partir fue Robert MacFarlane, amigo de Cochrane y Miers, que junto a inversionistas ingleses y chilenos arrendaron el velero *Dragón* (45). La estadía de MacFarlane en las islas subantárticas concuerda con la del lobero y notable cartógrafo Robert Fildes, quien en su diario de viaje señaló que encontró en isla Decepción al «Capitán MacFarlane, quien era un hombre muy inteligente y que desembarcó en dicha isla encontrando leopardos y elefantes, pero no foca» (46).

Otros tres comerciantes británicos que contribuyeron en esta loable tarea científica fueron James Weddell, Henry Foster y John Biscoe. El primero, en 1822, surcó el mar que denominó de Jorge IV, y que hoy lleva su nombre, hasta llegar a los 74° 15' S, la cota más cercana al Polo Sur que se había alcanzado hasta entonces (47); no obstante, y a pesar de la falta de instrumentos, Weddell hizo importantes observaciones sobre la fuerza y dirección de las corrientes, la temperatura del agua, las variaciones magnéticas, la forma y movimiento de los hielos y la fauna (48). Mientras que el segundo, en 1827 recorrió las Shetland del Sur, realizando las primeras observaciones de que se tiene registro sobre gravimetría, hidrografía y meteorología, además de observaciones magnéticas y pendulares en isla Decepción (49) y, por último, en

(42) PARAVIC, p. 95; PINOCHET DE LA BARRA, 1992, pp. 2-5; CAPDEVILA, p. 261.

(43) EVANS, p. 25; VERCEL, p. 23.

(44) La Royal Society lo consideró el pionero en avistar el continente antártico.

(45) PARAVIC, pp. 96-98.

(46) PINOCHET DE LA BARRA: «Valparaíso en los Descubrimientos Antárticos» (www.derroteros.perucultural.org.pe/textos/valpa.doc). Trabajo presentado en el II Encuentro de Historiadores Iberoamericanos, celebrado en Lima.

(47) El viaje fue ejecutado en los buques *Jane* y *Beaufoy*. La marca dejada por James Weddell fue superada posteriormente por el británico James Clark Ross.

(48) EVANS, p. 24; VERCEL, pp. 147-148; KIRWAN, p. 152; DESTEFANI, p. 117. James Weddell trajo a su regreso un ejemplar disecado de la foca que ahora lleva su nombre y la ofreció al Museo de Edimburgo.

(49) FITTE, p. 256. El viaje se hizo en el buque *Chanticleer*.

1831, John Biscoe, de la compañía Enderby Brothers (50), cruzó el círculo polar antártico divisando tierras continentales a las que llamó Tierra de Enderby, descubrió la isla Adelaida y desembarcó en la península antártica en febrero de 1832 denominándola Tierra de Graham, en honor del primer lord del Almirantazgo (51).

Junto a los ingleses, el gobierno ruso también comenzó a mostrarse más interesado en las expediciones australes. Es así, que en 1819, el zar Alejandro I de Rusia, comisionó una expedición científica al mando del alemán Fabian Gottlieb Bellingshausen, integrada por astrónomos y miembros de la Academia Imperial de Bellas Artes de Moscú (52). Sus objetivos eran explorar áreas desconocidas, trazar posibles rutas marítimas y desarrollar investigaciones de geodesia, astronomía, climatología, oceanografía, glaciología, geología, mineralogía y antropología (53). Esta expedición, que duraría tres años, en su primera incursión, en enero de 1820, descubrió tres islas del archipiélago de las Sandwich del Sur –que denominaron Marqués de Traversay–; mientras que en la segunda, en enero de 1821, avistó la isla de Pedro I, y navegó por el sector occidental de la península antártica en el mar que hoy lleva su nombre, descubriendo la isla de Alejandro I, posteriormente realizó un completo reconocimiento de las islas Shetland del Sur (54).

Durante este mismo lapso de tiempo, los mares antárticos fueron surcados por el estadounidense Nathaniel Palmer, quien incentivado por los descubrimientos de Cook y Smith navegó con dirección a los mares australes para cazar focas (55). Al llegar a la isla Decepción, en el archipiélago de las Shetland del Sur, logró divisar tierras que se extendían hacia el sur y, a pesar del intento por explorarlas en noviembre de 1820, a la altura de los 63° 45' de latitud, la gruesa capa de hielo le impidió llegar a ellas; siendo este, al parecer, el primer avistamiento del continente antártico del que se tenga registro (56).

De lo anterior se desprende que, desde los viajes de Smith, Bransfield y MacFarlane, Valparaíso comienza a verse como una plataforma para las futu-

(50) Empresa foquera británica de exploración y comercio. Los buques utilizados fueron el *Tula* y el *Lively*.

(51) KIRWAN, pp. 152-155.

(52) DESTEFANI, p. 122; EVANS, p. 23; FITTE, p. 194. Los buques seleccionados fueron el *Vostok* y el *Mirny*.

(53) KIRWAN, pp. 140-141.

(54) VERCEL, p. 147; KIRWAN, pp. 139-150; LLANOS, pp. 69-81; MANCILLA, pp. 83-90. Después de este primer viaje, no se realizó ningún otro hasta después de la segunda guerra mundial, cuando la Unión Soviética se incorporó al programa del Año Geofísico Internacional de 1957-1958.

(55) Zarpó de Nueva Inglaterra en el buque *Hero*.

(56) KIRWAN, pp. 135-138. Por este avistamiento, Nathaniel Palmer fue considerado por los norteamericanos el primero en divisar la península antártica, a la que por esta razón han denominado «Tierra de Palmer». En un segundo viaje, realizado en 1821, junto al capitán George Powell en el *Dove*, Palmer descubrió un nuevo grupo de islas que bautizó como Orcadas del Sur.

ras e innumerables expediciones comerciales y científicas que se dirigirán al continente antártico, al par que como un centro recopilador de noticias, relatos, libros y artículos de revistas o boletines de sociedades científicas que, andando el tiempo, irá conformando un estimable acervo de conocimientos sobre las investigaciones que se realizaban en ese sector. Las que en un primer momento despertaran el deseo de colaborar en las mismas, y con posterioridad se utilizaran para planificar las primeras incursiones oficiales en el continente antártico. Mientras que frente a las pretensiones de soberanía de otros países, sirvieran para demostrar que los funcionarios de gobierno, militares y hombres de ciencias de Chile poseían un amplio e indiscutible conocimiento sobre esos mares y tierras.

Las sociedades geográficas y las primeras expediciones de carácter científico de Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña (1837-1843)

Como hemos podido apreciar, las expediciones de los siglos XVI-XVIII reunieron un cúmulo de conocimientos sobre las costas antárticas y sus mares adyacentes; no obstante, para los geógrafos, marinos y hombres de ciencia en general era insuficiente; ya que los avances acelerados de la geografía, historia natural, hidrografía, oceanografía, magnetismo terrestre, entre otras disciplinas científicas, acentuaba la necesidad de definir las en su totalidad y penetrarlas. Por tales motivos, las expediciones del siglo XIX serán verdaderos viajes, principalmente destinados a descubrir científicamente los inagotables recursos del mundo y de la zona austral-antártica. Siendo estas ideas tomadas por los franceses para crear la Sociedad Geográfica de París (1821), cuyo modelo se expandió a Berlín (1827), Londres (1830) y Francfort (1838), completando el escenario que se estaba conformando a nivel internacional para el desarrollo del conocimiento geográfico (57).

Estas nuevas instituciones, destinadas a promover, proyectar y costear expediciones; planificar conferencias y publicaciones con financiación privada o pública; fomentar el comercio; impulsar las observaciones astronómicas, etnográficas y de ciencias naturales; la instalación de observatorios meteorológicos; levantamientos cartográficos; además de impulsar la difusión de la geografía en los niveles educacionales primarios y secundarios, (58) fueron las primeras en realizar un llamado a los gobiernos e instituciones científicas del mundo para que enviaran expediciones al continente antártico (59), siendo Francia, Estados Unidos y Gran Bretaña, quienes iniciarán esta loable labor,

(57) Con posterioridad serán creadas la Sociedad Imperial Rusa (1845), la Sociedad Geográfica de México (1833), la Sociedad Geográfica de Brasil (1838), la Sociedad Geográfica Americana (1851) y la Sociedad Nacional de Geografía de Estados Unidos (1888).

(58) PARRILLA; CAPEL, p. 18; BROGGIO, pp. 97-107.

(59) BERGUÑO, 1998b, p. 3; «Nansen. Tres años en el Polo Norte», *Revista de Marina* núm. 130. Abril 1897, pp. 451-462. Al parecer la primera habría sido, en 1835, la Asociación Británica de Dublín.

enviando a Jules Dumont D'Urville, Charles Wilkes y James Clark Ross, respectivamente (60).

En 1837, el experimentado científico Dumont D'Urville presentó al Almirantazgo de Francia una serie de planes para atravesar el océano Pacífico. El rey Luis Felipe, consciente de la iniciativa, propuso la alternativa de realizar un viaje preliminar al continente antártico, ya que su país no podía quedar atrás en esta clase de exploraciones y en los progresos de las investigaciones magnéticas. Así pues, el francés decidió iniciar el viaje cruzando el estrecho de Magallanes, para encontrarse en aguas polares en enero de 1838 (61). Siguiendo las instrucciones recibidas por la Academia de Ciencias de París, exploró, redescubrió y rebautizó canales e islas ya navegados y avistados por foqueros y loberos; registró, sin mucha precisión, las tierras de Luis Felipe y Joinville (62); no obstante, cuando se dispuso a adentrarse en el Mar de Weddell, la gruesa capa de hielo lo obligó a volver a las cercanías de las Shetland del Sur, donde observó la formación y movimiento de los icebergs.

Avanzada la temporada invernal, D'Urville emprendió un viaje a las costas americanas del Pacífico, pasando por los puertos de Talcahuano y Valparaíso (63). En el trayecto hizo un importante acopio de informaciones científicas sobre Chile que serían posteriormente expuestas en *Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zelée exécuté par ordre du Roi pendant les années 1837-1838-1839-1840* (64). El segundo viaje se inició en enero de 1840. Partiendo de Valparaíso en dirección a Hobart, se dirigió posteriormente al Antártico, para atravesar el círculo polar y descubrir un impenetrable acantilado que bautizó como Tierra de Adelie, encontrándose en este trayecto con el estadounidense Wilkes (65).

Estados Unidos, no queriendo quedarse atrás en la carrera por los avances científicos y descubrimientos antárticos, preparó una expedición al mando de Charles Wilkes, jefe del Departamento de Cartografía e Instrumental de la

(60) HAMISH, 2000a, p. 65. La ocupación británica de las islas Malvinas en 1833 sirvió como apoyo logístico a dichas expediciones.

(61) EVANS, p. 149. Los buques escogidos fueron el *Astrolabe* y la *Zelée*, que zarparon de Tolón a fines de 1837.

(62) MOUCHEZ, pp. 17-34. Este autor señaló que, como oficial a cargo de los cronómetros en la expedición de D'Urville, y teniendo claro el deber que significó emprender largos viajes de circunnavegación, varias veces, cuando recibió órdenes para levantar los planos hidrográficos de las localidades que visitaron y que generalmente estuvieron representadas por simples croquis, los métodos aconsejados por los tratados para ejecutar trabajos hidrográficos eran absolutamente impracticables, por las múltiples labores del servicio a bordo. Esto no se solventó hasta las expediciones de inicios del siglo XX, que comenzaron a utilizar el teodolito para los levantamientos.

(63) ZAVATTI, p. 43; CARTES, p. 211.

(64) D'URVILLE. Este texto se encuentra a disposición de la Biblioteca Nacional de Chile desde 1859.

(65) EVANS, pp. 25-26; VERCEL, pp. 149-150. Finalmente, en febrero partió rumbo a Francia.

Armada (66), quien zarpó rumbo al Pacífico Sur, efectuando escalas en puertos chilenos (67). Al llegar a las cercanías de Tierra del Fuego, la flota, integrada por seis buques, fue dividida en tres grupos: el primero, que conformaban el *Porpoise* y el *Sea Gull*, navegó rumbo a la Antártica; el segundo, integrado por el *Peacock* y el *Flying Fish*, se dirigió a Oceanía, y el *Vincennes* y el *Relief* (68), que componían el tercero, realizaron estudios en ambas costas del estrecho de Magallanes y sus inmediaciones.

El primer intento del estadounidense por llegar a tierras antárticas fue a inicios de 1839; no obstante, por las malas condiciones meteorológicas se vio obligado a volver a Tierra del Fuego, no sin antes explorar las islas Decepción y Elefante. Reunida la flotilla en Valparaíso, emprendió viaje a Sidney a principios de 1840, para intentar por segunda vez desembarcar en el continente antártico; sin embargo, nuevamente el tiempo y la abundancia de icebergs hicieron imposible el acercamiento a las costas. Ambas tentativas se tradujeron en aportes especialmente importantes a la botánica y la zoología del estrecho de Magallanes, Tierra del Fuego y las Shetland del Sur, aportaciones que fueron publicadas en *Narrative of the United States Exploring Expedition: During the Years 1838, 1839, 1840, 1841, 1842* (69); además, se debe destacar que perlongó en gran medida las costas antárticas ubicadas frente al sector australiano, franja a la que denominó bahía de la Contrariedad, hoy conocida como Tierra de Wilkes, lo que le valió el reconocimiento de la Sociedad Geográfica de Estados Unidos (70).

En 1838, Gran Bretaña, con el apoyo de la Real Sociedad Geográfica y del Almirantazgo, dispuso enviar una expedición al continente antártico al mando de James Clark Ross (71), cuya misión sería descubrir el Polo Sur magnético, examinar las tierras anteriormente divisadas y obtener información meteorológica, geodésica, oceanográfica, geológica y botánica (72). Navegando por los mares antárticos, y con la idea de no transitar por los mismos sectores que D'Urville y Wilkes, el inglés desembarcó en la isla Posesión, divisó dos volcanes de gran altura a los que llamó Erebus y Terror, y encontró una gran barrera de hielo que impedía el paso a la que denominó Tierra de la Reina

(66) Esta dependencia fue creada en 1830; posteriormente, en 1842 se convirtió en el Observatorio Naval de Estados Unidos, proyecto que se asignó a James Melville Gillis, astrónomo que a fines de la década de 1840 se embarcó camino a Chile para fundar el Observatorio Astronómico de Chile.

(67) La flotilla fue integrada por los buques *Vincennes*, *Peacock*, *Porpoise*, *Sea Gull*, *Flying Fish* y *Relief*.

(68) Este buque naufragó en los Mares del Sur.

(69) WILKES. Esta obra se encuentra en la Biblioteca Nacional de Chile desde mediados de la segunda mitad del siglo XIX.

(70) EVANS, pp. 26-29.

(71) *Ibidem*, p. 29; LLIBOUTRY, p. 432. El británico James Ross había descubierto el Polo Norte magnético, y el científico alemán Johann Karl Friedrich Gauss predijo que el Polo Sur magnético se encontraba en las proximidades de los 66° S y 146° E.

(72) EVANS, p. 29. La flotilla estuvo integrada por los buques *Erebus* y *Terror*.

Victoria, en la actualidad correspondiente a la Barrera de Ross. El descubrimiento del murallón helado incentivó a Ross a planificar un segundo viaje a la Antártica en 1841; no obstante, las pésimas condiciones meteorológicas lo obligaron a dirigirse a las Malvinas. De este último lugar partió nuevamente al sur, con el fin de adentrarse lo más posible en el Mar de Weddell y ejecutar estudios en el norte de la Tierra de Graham y el archipiélago de Palmer (73).

Los hombres de ciencias que acompañaron a Ross en sus exploraciones, realizaron observaciones de zoología y geología; recolectaron muestras y especies para compararlas con las encontradas por las expediciones del Ártico e iniciar la construcción de la historia natural del continente antártico. Además, descubrieron grandes montañas, promontorios y glaciares a los que se le asignó una toponimia y elaboraron mapas de la Tierra de la Reina Victoria, siendo todo lo anterior publicado en *A Voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions, During the Years 1839-1843* (74). Cabe además destacar que la contribución más importante de James Clark Ross fue navegar por cerca de 400 millas la barrera que descubrió, la que con posterioridad se convertirá en la puerta de entrada para los exploradores del siglo xx que iniciarían la conquista del Polo Sur (75).

Llegada a Chile la riada de noticias sobre los acelerados avances de las ciencias geográficas y de los descubrimientos y exploraciones, sumada a las visionarias concepciones geopolíticas de Bernardo O'Higgins y las posibles pretensiones territoriales de otras naciones por esas tierras y aguas austral-antárticas, el presidente Manuel Bulnes, en 1843, comisiona a Juan Williams para que, comandando la goleta *Ancud*, tome posesión del estrecho de Magallanes, con objeto de defender el punto de paso obligado de todo el tráfico mercantil que circulaba entre el Pacífico y el Atlántico y proyectar la soberanía nacional hasta el mismo Polo Sur.

Como resultado de los descubrimientos de D'Urville, Wilkes y Ross de tierras más allá de los 71° 10' S, en las Sociedades Geográficas se inició un debate sobre tres tópicos: *a)* las tierras descubiertas, ¿eran islas o parte de un continente, puesto que se dudaba de que la Tierra de la Reina Victoria, ubicada frente a Australia, tuviera relación con las Tierras de Adelie y Wilkes?; *b)* ¿qué nombres se debían imponer a esas zonas y qué uso económico se debería darles?, y *c)* ¿qué relación tenían con las tierras e islas se que encontraban en el sector contrario, es decir, al sur del cabo de Hornos, frecuentemente visitadas por exploradores, foqueros y loberos de distintas nacionalidades?

Respecto al primero de los puntos en discusión, se planteó que era prematuro incluir las tierras descubiertas en un vasto continente antártico, toda vez que aún se carecía de certeza de que fueran del todo contiguas; y, aun cuando lo fueran, el tercio de todo el espacio que forma la parte austral no explorada,

(73) ZAVATTI, p. 43; KIRWAN (2001): pp. 181-193.

(74) ROSS.

(75) EVANS, p. 33.

siempre sería demasiado pequeña para ser considerada entre los continentes; por lo tanto, se decidió que, mientras no existan estudios más profundos, y para no dar a ninguno de los exploradores la preferencia de ser el primero en descubrirlas, se llamarían Tierras Antárticas todas las ubicadas frente a Oceanía, desde el Polo Sur y los 60° de latitud, englobando bajo este rótulo a las Tierras de la Reina Victoria, Adelie y Wilkes. Sobre las posibilidades de explotarlas económicamente, a tenor de los resultados alcanzados por las investigaciones que, a pesar de ser las menos favorecidas por la naturaleza, al encontrarse en constante invierno y cubiertas por una gruesa capa de nieve, su fauna ofrecía a la vista inmensos cetáceos, focas y lobos marinos y aves como el albatros y el pingüino que podrían en el futuro ser una extraordinaria fuente de riquezas.

Mientras que con respecto al segundo punto en discusión, es decir, sobre la relación existente entre las Tierras Antárticas y las ubicadas al sur del cabo de Hornos, es decir, las tierras de Luis Felipe, Palmer, Trinidad y Graham, y las islas Alejandro I, Pedro I, Shetland del Sur, Orcadas del Sur, se consideró a todas ellas, a pesar de ser de gran extensión y con excelentes puertos y abundantes recursos para su explotación, que aún no podían ser consideradas contiguas; tampoco como partes de las Tierras Antárticas ubicadas frente a Oceanía; ni menos aún postular que se proyectaban hasta el mismo Polo Sur, hasta que no existieran estudios más acabados (76).

En Chile, los debates suscitados en torno a las exploraciones y descubrimientos de D'Urville, Wilkes y Ross, y en general de las tierras antárticas, más el aumento de los contactos con las comunidades científicas de Europa y Estados Unidos; la llegada de un alto contingente de hombres de ciencia contratados para desarrollar proyectos destinados a acrecentar el saber de la geografía nacional; el creciente intercambio de libros y revistas extranjeras con la Biblioteca Nacional de Chile, la Universidad de Chile, el Museo de Historia Natural, el Observatorio Astronómico y la Oficina Hidrográfica; y la cada vez más normal presencia en las costas australes de loberos, foqueros y expediciones científicas que utilizaban al puerto de Valparaíso para reaprovisionarse antes o después de viajar a las lejanas tierras y mares antárticos con el objetivo de estudiar y determinar las potencialidades de los recursos que en ellas existían. En su conjunto, tuvieron un fuerte impacto, generando un mayor interés en los distintos sectores gubernamentales, militares y eruditos del país para colaborar dentro de sus posibilidades con aquellos hombres que se dirigían a esos páramos.

(76) SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE.

Referencias bibliográficas

- AYALA-CARCEDO, Francisco: «Las ciencias de la Tierra y la Biblia. Una aproximación desde la razón científica», en *Investigaciones Geográficas* núm. 24, 2004.
- : «Chile y el descubrimiento de la Antártica», en: ACADEMIA DIPLOMÁTICA DE CHILE: *Anales de la Diplomacia, 1973-1983*. Ed. Universitaria, Santiago, 1984.
- : «Las Shetland del Sur: el Ciclo Lobero», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 12, núm. 1 1993.
- : «La exploración de los mares australes por navíos españoles durante el siglo XVIII», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 17, núm. 1. Mayo 1998a.
- : «El despertar de la conciencia antártica, 1874-1914», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 17, núm. 2. Noviembre, 1998b.
- BERGUÑO, Jorge: «Cristóbal Colón y la Antártica», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 18, núm. 1, 1999.
- : «Hernando de Magallanes y la Tierra Austral», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 20, núm. 1. Mayo 2001a.
- : «Los grandes precursores de la exploración antártica», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 20, núm. 2, 2001b.
- : «Los pretendientes a la Tierra Austral: ¿fue descubierta la Antártida en el siglo XVI?», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 22, núm. 1. Mayo 2003.
- BOONEN, Jorge: *Ensayo sobre la Geografía Militar de Chile*, t. II. Imprenta Cervantes, Santiago, 1905.
- BROGGIO, Celine: «La Geografía Profesional en Francia: del Geógrafo Universitario al Geógrafo Profesional», en *Anales de la Geografía* núm. 39, 2001.
- CANAS, Ramón: «Misión científica a la Zona Austral-Antártica», en *Terra Australis* núm. 3, 1950.
- CAPDEVILA, Ricardo: «Navegación en la Antártica a principios del siglo XIX», en *Actas del II Simposio de Historia Marítima y Naval Iberoamericana*. Universidad Marítima de Chile, Viña del Mar, 1996.
- CAPEL, H.: «La Geografía ante la reforma educativa», en *Revista Geocrítica* núm. 53. Septiembre 1984.
- CARTES, Armando: *Franceses en el país del Bío Bío*. Ed. Prehúen, Santiago, 2004.
- D'URVILLE, Jules Dumont: *Voyage au Pôle Sud et dans l'Océanie sur les corvettes l'Astrolabe et la Zélée exécuté par ordre du Roi pendant les années 1837-1838-1839-1840*. Rue des Petits-Augustins, París, 1843.
- DESTEFANI, Laurio: *Malvinas, Georgias y Sándwich del Sur ante el conflicto con Gran Bretaña*. Edipress, Buenos Aires, 1982.
- EVANS, Eduardo: *Desafío al Antártico*. Ed. Sudamericana, Buenos Aires, 1957.
- FITTE, Ernesto: *El descubrimiento de la Antártica*. Emecé Editores, Buenos Aires, 1962.
- GALLEZ, Pablo: «El primer mapa con el estrecho de Le Maire, la isla de los Estados y el cabo de Hornos», en *Anales del Instituto de la Patagonia* núm. 27, 1999.
- IHL, Pablo: «Relato sobre la Antártica y la Polinesia Sur Oriental», según la obra «Narratio de Terra Australis Incognita», editada en Sevilla, en 1610. En *Terra Australis* núm. 7, 1952.
- HAMISH, Stewart: «Los británicos en el estrecho de Magallanes: 1550-1808», en *Anales del Instituto de la Patagonia* núm. 28, 2000b.
- : *Del Mar del Norte al Mar del Sur: navegantes británicos y holandeses en el Pacífico suroccidental, 1570-1807*. Ed. Puntángenes, Valparaíso, 2000a.
- KIRWAN, L.P.: *Historia de las exploraciones polares*. Luis de Caralt, Barcelona, 2001.
- LLANOS, Nelson: «Amenaza soviética en la Antártica: los intereses de Chile por conformar una alianza con Australia y Estados Unidos, 1956-1959», en *Estudios Norteamericanos* núm. 12, 2005.
- LLIBOUTRY, Luis: *Nieves y glaciares de Chile: fundamentos de glaciología*. Universidad de Chile, Santiago, 1956.
- MANCILLA, Pablo: «La operación estadounidense Deep Freeze I en la Antártica vista por *La Estrella de Valparaíso*, 1955-1956», en *Estudios Norteamericanos* núm. 12, 2005.
- MARTINIC, Mateo: «Noticias históricas sobre una misteriosa navegación en aguas magallánicas durante la tercera década del siglo XVI», en *Anales del Instituto de la Patagonia*, 1999a.
- : «Un novedoso mapa impreso del siglo XVII referido al estrecho de Magallanes», en *Anales del Instituto de la Patagonia* núm. 27, 1999b.

EL CONTINENTE ANTÁRTICO: DE LA «TERRA AUSTRALIS INCOGNITE» A LAS...

- : «El canal Beagle en un mapa del siglo XVII», en *Anales del Instituto de la Patagonia* núm. 28, 2000.
- MOUCHEZ, E.A.B.: «Hidrografía y levantamientos rápidos durante los Viajes», en *Revista de Marina* núm. 133.
- PACHECO, Baldomero: «Derrotero del archipiélago de la Tierra del Fuego», en *Anuario Hidrográfico de la Marina Chilena* núm. XXXV, 1930.
- PARAVIC, Sergio: «Chile y el desafío antártico internacional», en *Memorial del Ejército de Chile* núm. 428, 1988.
- PARRILLA, Justo: *Compendio de Geografía General*. Imprenta y Litografía de La Guirnalda, Madrid, 1880.
- : «La Antártica Chilena y sus implicancias diplomáticas», en SÁNCHEZ, Walter: *Ciento cincuenta años de política exterior chilena*. Ed. Universidad, Santiago, 1977.
- PINOCHET DE LA BARRA, Óscar: «Antártica, un continente para el tercer milenio», en *Estudios Internacionales* núm. 92. Octubre-diciembre 1990.
- : «Quirós tras la *Terra Australis Incognita* (sic)», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 10, núm. 2. Octubre-marzo 1990-1991.
- : «El misterio del *San Telmo*: ¿náufragos españoles pisaron por Primera vez la Antártica?», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 11, núm. 1. Abril, 1992.
- , y MOLINARI, Ángel: «Chile y Argentina en la Antártica: algunas reflexiones», en *Boletín Antártico Chileno* vol. 20, núm. 1. Mayo 2001.
- POLANCO, Santiago: «Chile en el continente antártico», en *Memoria del Ejército de Chile* núm. 326. Julio-agosto 1965.
- RECLUS, Eliseo: *Novísima Geografía Universal*. Tomo VI: *América del Sur y Oceanía*. Ed. Española-Americana, Madrid, 1907.
- ROSS, James C.: *A Voyage of Discovery and Research in the Southern and Antarctic Regions, during the Years 1839-1843*. John Murray, Londres, 1847.
- SÁNCHEZ DE BUSTAMANTE, A.: *Nuevo Curso Completo de Geografía Universal para Uso de los Nuevos Estados Americanos*. Librería de Rosa y Bouret, París, 1856.
- VÁSQUEZ DE ACUÑA, Isidoro: *Historia naval del Reino de Chile, 1520-1826*. Ed. Sudamericana, Santiago, 2000.
- VERCEL, Roger: *Al asalto de los Polos*. Ed. Difusión, Santiago, 1942.
- VIDAL, Francisco: «Documentos relativos a la Historia Náutica de Chile: Expedición de Francis Drake, 1577-1579», en *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile* núm. VI, 1880.
- WILKES, Charles: *Narrative of the United States Exploring Expedition: During the Years 1838, 1839, 1840, 1841, 1842*. Lea and Blanchard, Filadelfia, 1845.
- ZAVATTI, Silvio: *El Polo antártico*. Labor, Barcelona, 1967.

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) 312 44 27
Fax: (91) 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

LA DEUDA DE LA CIUDAD DE CÁDIZ CON EL ALMIRANTE ANDRÉS DE PES

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

Introducción

EL 12 de mayo de 1717 Felipe V firmaba en Segovia el decreto por el que la Casa de Contratación se trasladaba de Sevilla a Cádiz. Vamos a tratar de reflejar en este trabajo la influencia ejercida por Andrés de Pes tanto para que ese traslado se hiciera realidad como en otras cuestiones que redundaron en beneficio y prosperidad de la capital gaditana.

La Real Audiencia y Casa de Contratación de Sevilla, creada por los Reyes Católicos e institucionalizada mediante reales cédulas de 20 de enero y 3 de junio de 1503, se instaló inicialmente en las Atarazanas de Sevilla, para ser reubicada posteriormente en el Alcázar Real, donde permanecería hasta que se trasladó definitivamente a Cádiz. Era el organismo que dirigía, controlaba y fiscalizaba todo lo relativo al movimiento de personas y mercancías entre la Península e Indias. El establecimiento de un puerto único como receptor y expedidor de las mercancías facilitaba el control de estas, a la par que centralizaba todos los trámites burocráticos y fiscales de las transacciones comerciales. Posteriormente, en 1524, Carlos I crearía el Consejo de Indias. Las providencias que los Reyes Católicos dictaron tras el descubrimiento del Nuevo Mundo limitaron el comercio ultramarino a las ciudades de Sevilla y Cádiz, por lo que en la primera se estableció la Casa de Contratación de Indias, y en la segunda, un juez subordinado a la jurisdicción sevillana cuya misión era controlar el comercio y evitar fraudes. Estas sentencias fueron ratificadas más tarde por las reales cédulas de 15 de mayo de 1509, 14 de septiembre de 1519, 27 de abril de 1531 y 7 de agosto de 1535, constituyendo el único reglamento para el comercio entre España y las colonias americanas. Una real orden de 15 enero de 1529 concedió similar prerrogativa a los puertos de San Sebastián, Bilbao, Laredo, Avilés, Bayona, La Coruña, Cartagena y Málaga, aunque, posiblemente, por no haberse hecho uso de ella fue derogada.

La concesión otorgada a Cádiz, que en teoría era similar a la que disfrutaba Sevilla, tenía muchas limitaciones, esencialmente en lo concerniente a los

buques que transportaban cargamentos valiosos, que no podían arribar a la capital gaditana a pesar de que la real cédula de 1535 lo reconocía; otras posteriores, de 9 de diciembre de 1556 y 19 de noviembre de 1565, establecían que los navíos con pasajeros cuyo destino fuese América debían ser despachados por las autoridades sevillanas, al igual que los provenientes de las Indias, que debían arrumbar forzosamente a Sevilla, exceptuando los que procediesen de La Española y de Puerto Rico, así como los que por avería u otra causa justificada no pudiesen arribar a la barra de Sanlúcar. Una real orden de 6 de septiembre de 1666 limitó aún más las concesiones al puerto gaditano —suspensión del juzgado que hasta entonces ejercía su labor, y privación del tercio de toneladas de que hasta entonces disfrutaba—, hasta que en el año 1680, para evitar los riesgos e inconvenientes de la barra de Sanlúcar, se convino en que en lo sucesivo todas las flotas entrasen y saliesen por el puerto de Cádiz.

El 18 de junio de 1790 se suprimió definitivamente la Casa de Contratación. Aunque esa era la fecha del real decreto de liquidación emitido por el rey en Aranjuez, hasta el 25 de abril de 1793 no se hizo efectiva la extinción de actividades de ese organismo. En esos tres años entraron en vigor una serie de preceptos legales encaminados a redistribuir las funciones de la Casa de Contratación, como el que disponía la creación del Juzgado de Arribadas y Alzadas, que absorbía las obligaciones de la Audiencia de Contratación, y el relativo a la instauración de la Comisaría Interventora de la Hacienda Pública de Cádiz, que se arrogaba las competencias de la suprimida Contaduría Principal de la Casa.

Traslado de la Casa de Contratación

La rivalidad entre Sevilla y Cádiz por albergar la Casa de Contratación se mantuvo durante muchos decenios. Podemos decir que, al margen de cuestiones técnicas, geográficas, logísticas y económicas, hubo otros factores que influyeron en el traslado del citado organismo a la ciudad gaditana. La dificultad con que se encontraban los buques de cierto porte para remontar el río Guadalquivir debido a su escasa profundidad —que obligaba en muchos casos a alijar parte de la carga en Cádiz—, las continuas riadas y la mayor duración de las travesías eran argumentos que apoyaban la tesis gaditana del traslado, si bien, Sevilla era un puerto bien resguardado y menos expuesto a los ataques piratas. Ya en 1655 se había establecido que los navíos arribasen a Sanlúcar, al considerar que el riesgo de ataque enemigo era menor que el que presentaba el puerto gaditano. Sin embargo, al aumentar el tráfico comercial y el tamaño de los navíos, el puerto de Bonanza se quedó pequeño, lo que conllevó prolongadas demoras —en ocasiones de hasta tres meses— para poder operar y algunas pérdidas de buques, como las que sucedieron años atrás al pretender alijar en condiciones meteorológicas desfavorables. «No fue pequeño el daño que tuvo Sevilla el año de 1641 en la pérdida de casi toda la flota del general

Roque Centeno, cuya Capitana se perdió sobre Sanlúcar, la Almiranta en los Mimbres, y otras en otros parajes (1)». Dos galeones de la armada del marqués de Cadereyta se perdieron en 1622 en la desembocadura del Guadalquivir; dos años más tarde la capitana de Nueva España corrió igual suerte. En 1626 fueron seis mercantes los que sufrieron graves averías, mientras que otro se hundió.

Cádiz, por el contrario, ofertaba una amplia bahía sin problemas de maniobrabilidad ni de calado para los grandes navíos que arribaban cargados. Debemos considerar que, entonces, la carga de los buques que pretendían remontar el Guadalquivir no debía exceder de 600 toneladas —ochocientas si se trataba de naves holandesas, cuyo fondo eran más plano—. Pero, sin lugar a dudas, la influencia de notables personajes del gabinete de Felipe V por establecer ese prestigioso organismo en la capital gaditana fue el factor determinante para que el traslado de la Casa de Contratación se hiciese realidad. Así, José Patiño, el cardenal Alberoni, Ripperdá, Francisco Manuel de Herrera y, sobre todo, Andrés de Pes contribuyeron de forma destacada al éxito del proyecto. Algunos estudiosos señalan también la posibilidad de que el traslado obedeciese a la necesidad de reformar la estructura y funcionamiento de la Casa, con objeto de eliminar la soterrada corrupción observada durante la última etapa de la administración sevillana, lo que conllevó la supresión de gran parte del funcionariado y un mayor control por parte de la administración gaditana. García Baquero apunta como motivo los «servicios pecuniarios» que la ciudad de Cádiz hizo a la Corona en distintas ocasiones —en 1646 y 1679 se hicieron donaciones de 50.000 y 80.000 escudos, respectivamente; en 1701, de 296.000 reales de plata, para un año después otorgar a la Corona un empréstito de 36.000 pesos, consignado a la defensa del puerto—. Debemos considerar, asimismo, que con anterioridad a 1717 gran parte de los comerciantes ya se habían trasladado a la capital gaditana, y ello constituía una razón muy poderosa. Adolfo de Castro apoya la teoría de que el traslado de la Casa de Contratación fue una recompensa personal del rey Felipe V a Cádiz por su fidelidad durante la Guerra de Sucesión (2): «Cádiz mientras duró la guerra prestó grandes servicios a Felipe V. En 1704 levantó un regimiento de quinientos hombres, vestidos y equipados a costa de la ciudad, los cuales salieron a la campaña. Las 16 compañías de las milicias de Jerez de la Frontera estuvieron siempre de guarnición en Cádiz, como la ciudad de estas partes más amenazada de los enemigos».

No fue fácil para Andrés de Pes convencer a los que se negaban o mostraban reticencias a que la Casa de la Contratación pasase a Cádiz. En muchas ocasiones fue el único en mostrar sus preferencias por el traslado, y en sus entrevistas con el cardenal Alberoni, Pes argüía que el Juzgado de Indias

(1) CONCEPCIÓN, Jerónimo: *Emporio del orbe, Cádiz Ilustrada: investigación de sus antiguas grandezas*. Ámsterdam, 1690.

(2) CASTRO, Adolfo de: *Historia de Cádiz y su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*, vol. II. Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1858, p. 480.



Sala de sesiones del Ayuntamiento de Cádiz.
Archivo Francisco Font Betanzos.

debía encontrarse en el puerto de donde salían y arribaban las Escuadras de Indias. Y lo justificaba así: «En Francia el Consulado del Comercio de Levante está en el mismo puerto de Marsella, el de Poniente en San Maló, y en Génova en su mismo puerto, lo cual se practica en las demás partes, porque todos los Monarcas y repúblicas, como S.M. lo practicó en esta deliberación, miran a su interés y al de su Comercio y vasallos». Continuaba Andrés de Pes alegando que en la antigüedad era lógico que tanto el Tribunal de la Casa de la Contratación como el Consulado residiesen en Sevilla, porque el puerto de arribada era Sanlúcar; pero, al arribar la casi totalidad de los galeones de Indias a Cádiz, era allí donde debían estar esos organismos. Para descartar las sospechas de que la solicitud pudiera

atribuirse a su ánimo de favorecer a su ciudad natal, el almirante concluía: «Si con el tiempo pasasen estas Armadas a otro puerto, porque S.M. lo contemplase conveniente al bien de su Comercio y a su Estado, a él debían pasar estos Tribunales, que no son de Sevilla, ni de Cádiz, sino es de S.M. y de sus Armadas (3)».

Con el traslado de la Casa de Contratación, Felipe V pretendía reformar íntegramente la estructura hasta entonces en vigor, segregando ese organismo de todo lo relacionado con la Marina, cuya dirección sería ejercida por un intendente general en la persona de José Patiño. Para Cádiz, la instalación de la Casa de Contratación y el Consulado supuso la confirmación del monopolio gaditano en el tráfico con América, y el afianzamiento de su auge comercial y mercantil iniciado décadas atrás, como acredita el número de navíos que arribaban a Cádiz y las toneladas de carga que transportaban, superando con creces las estadísticas de la etapa sevillana. La ciudad experimentó un crecimiento solo sobrepasado por el de Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia, doblando durante el siglo XVIII, su siglo de oro, el número de habitantes,

(3) «Informe que en 8 de marzo de 1720 hizo el Sr. D. Andrés de Pes, tocante a los motivos que hubo para que en el año de 1717 se hiciesen pasar de Sevilla a Cádiz la Casa de Contratación y el Consulado». Se halla en la Recopilación de diferentes resoluciones. Madrid 1722; CASTRO, Adolfo de: *Vida del almirante don Andrés de Pes, ministro de Marina*. Imprenta de la *Revista Médica*, Cádiz, 1879, p. 38.

que pasaron de 45.000 a 90.000 y llegaron a alcanzar los 100.000 si consideramos la población flotante. La influencia de la colonia extranjera, primordialmente italiana y francesa, cambió la fisonomía de la capital gaditana, imbuyéndola de un espíritu cosmopolita y burgués. Como contrapunto, el traslado acrecentó la decadencia económica de Sevilla, iniciada tiempo atrás y avivada posteriormente con los desastres naturales en forma de riadas en los años 1758, 1783-1784 y 1796. Asimismo, la fiebre amarilla de 1800 arrancó la vida de un tercio de su población en tan solo cuatro meses. Pero los munícipes sevillanos no aceptaron de buen grado el traslado de la Casa de Contratación, y a la par que acopiaban documentos y testimonios que apoyaran sus pretensiones de restituir tan importante organismo a su ciudad, buscaban en la corte acercamientos políticos que avalaran sus reclamaciones. Así, en 1720, y de resultas de ellas, el rey solicitó de Andrés de Pes los motivos por los que se había efectuado el traslado, reclamando también que explicase las acusaciones de soborno que pesaban sobre los comerciantes gaditanos. Pes fue destituido en su cargo de gobernador del Consejo de Indias, al igual que Patiño en los de intendente de Marina y presidente de la Casa de Contratación en Cádiz. Los comerciantes gaditanos elaboraron una detallada memoria que enviaron a Madrid, en la que se describía y justificaba con contundencia la necesidad del traslado, demostrando que sus pretensiones no eran quimeras y que Cádiz reunía todas las condiciones para que se establecieran en ella los tribunales de la Contratación y el Juzgado. Comenzaba el citado documento con una relación minuciosa de las ciudades con las que Cádiz mantenía un comercio activo, detallando los productos y especificando cantidad y calidad, así como las ciudades españolas de las que recibía mercancías y los países europeos a los que posteriormente las enviaba; también América era receptora preferente de esas mercaderías, y así lo hacían constar.

Por su parte, el almirante Pes, en su informe de 8 de marzo de 1720, manifestó a los requerimientos del rey que, en efecto, había tratado con el cardenal Alberoni y José Patiño sobre el asunto de trasladar a Cádiz los tribunales de Indias, pero «en ninguna se me manifestó carta ni informe de comerciante extranjero de Cádiz ni de natural o individuo de aquella ciudad, de que resulta que no puedo satisfacer a la parte de si se pidió o hubo algún informe, y que éste en caso de que le hubiese, se reservaría en sí el Cardenal, a quien expresé mi dictamen sobre que estos Juzgados convendría pasasen a Cádiz, a fin que lo pusiese en la alta inteligencia de Su Majestad» (4). Con gran indignación —ante las sospechas infundadas que el rey y sus ministros mostraban en este asunto, que ofendían y dañaban a su honor—, concluía así su informe: «Por estos, en mi corto talento, fundados motivos, soy de sentir que estos Tribunales subsistan presentemente en Cádiz, y debo añadir, no alcanzo de que se mezclen en tan justa deliberación Cabildos eclesiásticos ni ciudades, porque si de ella podían reclamar algunos, habían de ser los comerciantes, como los únicos interesados» (5).

(4) CASTRO, 1879, p. 46.

(5) *Ibidem*, p. 47.



Almirante Andrés de Pes. Museo Iconográfico e Histórico de las Cortes y Sitio de Cádiz.

Tras un mínimo periodo de desfavor real, Andrés de Pes obtuvo su rehabilitación, tras de la cual llegó a alcanzar mayores poderes de los que contaba antes de caer en desgracia. Así, recobró la presidencia del Consejo de Indias, además de alcanzar conjuntamente la Secretaría o Ministerio de Marina e Indias. En una carta dirigida al Ayuntamiento de Cádiz el 14 de enero de 1721, comunicaba a sus paisanos la nueva situación de que disfrutaba por disposición real. Transcribimos su contenido: «Excmo. Sr. Muy seguro de las honras que V.E. ha hecho siempre a este su reverente y atento hijo y de lo que se interesa en la satisfacción de los que logran este apreciable título, participo a V.E. que S.M. (Dios le guarde) se ha dignado mandar me vuelva a servir el gobierno del Consejo de Indias con la apreciable circunstancia de que haya de

despachar a sus pies todos los negocios de Marina y de las Indias, asegurando a V.E. que estos encargos me serán siempre muy apreciables, si en el ejercicio de ellos se ofrecieren las ocasiones que anhelo del agrado y obsequio de V.E.».

Una nueva prueba de que los equívocos del pasado no habían menoscabado la confianza depositada por el rey en la figura de Andrés de Pes, y de cuán valiosos y apreciados eran sus consejos, la hallamos el 22 de octubre de 1721, cuando el monarca expidió cédula por la que confió una importante comisión de investigación sobre un turbio asunto a Juan Manuel de Oliván y Rebolledo —miembro de la Audiencia de México entre 1712 y 1738, que sería gobernador y capitán general de la provincia de las Tejas—, en la que ponía como garante real a Andrés de Pes. El rey decía en la cédula: «He resuelto elegiros para que paséis a la averiguación de todo lo que pudo intervenir en esta dependencia y para que no os halléis embarazado, es mi real voluntad os arregléis literalmente a la instrucción formada por D. Andrés de Pes, mi gobernador del Consejo de Indias y secretario del despacho de ellas, en que se os concede facultad, como para que por vos y ante vos podáis actuar en los casos que por su gravedad y reserva no convenga fiar del secretario. Y mando a mi virrey de Nueva España, Audiencia Real de Méjico y demás ministros y audiencias del reino, no os pongan impedimento en la ejecución de todo lo anexo a este encargo de que los inhiba,

pues los recursos han de ser de mi real persona por mano de D. Andrés de Pes» (6).

La presión sevillana ante el rey consiguió que en 1722 se constituyera una junta de la que Patiño, el economista Jerónimo de Ustariz y Andrés de Pes eran miembros. Durante ese año el Ayuntamiento gaditano hizo diversas gestiones ante la corte para detener el retorno a Sevilla de la Casa de Contratación. En un acta capitular correspondiente al 30 de julio de 1722 se cita una real orden por la que Felipe V pide la formación de una junta del Consulado y Contratación, que estaría presidida por Andrés de Pes, en su calidad de gobernador del Consejo de Indias, e integrada por varios ministros de los consejos y otros tribunales, por el diputado por Sevilla Marqués Tous y por otro diputado por el Ayuntamiento de Cádiz. El consistorio gaditano declinó la asistencia a esa junta, alegando que no había intervenido en el traslado del Consulado de Indias a Cádiz y confiando en la justicia de su causa, lo que motivó un gran disgusto en Andrés de Pes, quien deseaba la presencia del diputado gaditano en la reunión. En ella, Pes, único marino asistente entre tantos juristas, dijo que «si los tribunales pudiesen estar dentro de los mismos navíos de la carrera de las Indias dentro de Puntales, allí estarían mejor como más unidos a su Ministerio y a la causa final de su elección» (7). En el acta capitular correspondiente al cabildo del 11 de diciembre se hace referencia a una carta de Andrés de Pes en la que aconseja que la ciudad nombre diputados para que en la corte contradigan las gestiones de Sevilla, la cual pretende que vuelva allí la Contratación. El resultado de los debates y estudios celebrados durante tres años fue la real orden de 21 septiembre de 1725 por la que todas las corporaciones trasladadas a Cádiz se reintegraban a Sevilla. Ante la situación creada, el Ayuntamiento gaditano nombró una comisión de capitulares y destacó a Juan Luis de Orta y a Francisco Manuel de Herrera —exalcalde mayor— para defender la posición gaditana en Madrid. La experiencia política de Manuel de Herrera, su amistad con José Patiño y sus entrevistas con el rey, de las que ya existían precedentes, hicieron que la balanza se fuera inclinando gradualmente hacia la posición gaditana. Herrera redactó dos memoriales en los que argumentaba los motivos por los que la Casa de Contratación y el Consulado debían permanecer en Cádiz. Un mes antes de promulgarse el decreto que derogaba el emitido en 1725, Herrera ya había obtenido del rey la promesa de que el asunto por el que tanto había luchado se resolvería de manera positiva. Este era el texto de la real orden de 31 de diciembre de 1725: «El Rey ha resuelto que por ahora y hasta nueva orden de S.M. se suspenda la ejecución de las que debieran expedirse en cumplimiento de los decretos de S.M. dirigidas a los Consejos de Hacienda e Indias sobre que el Tribunal de la Casa de Contratación y el del Consulado vuelvan de Cádiz a Sevilla, adonde últimamente se mandaron restituir». Firma el duque de Ripperdá (8).

(6) *Ibidem*, pp. 74-75.

(7) *Ibidem*, pp. 85-86.

(8) *Ibidem*, pp. 86-87.

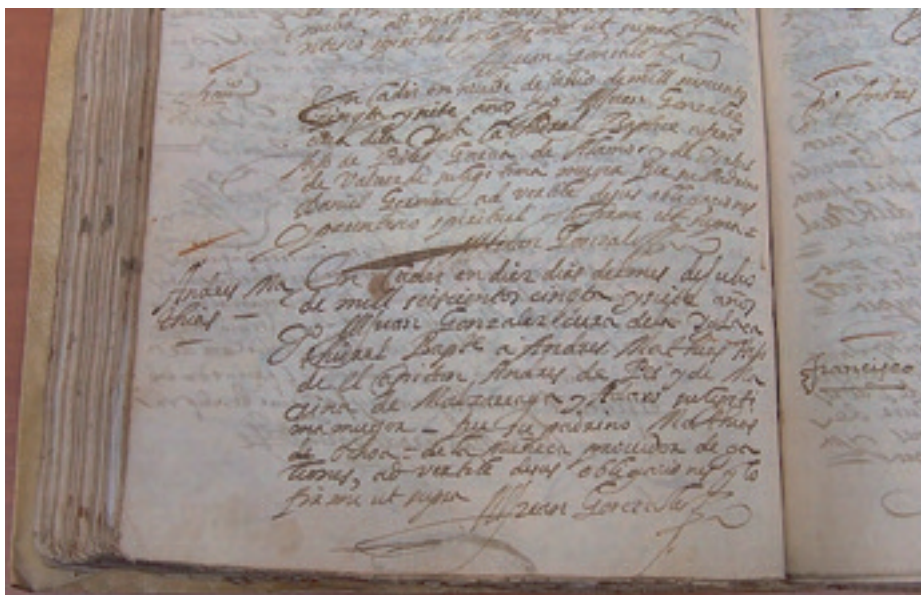
La figura de Andrés de Pes

Ya hemos indicado cómo Andrés de Pes fue el promotor y más firme defensor del traslado de la Casa de Contratación a Cádiz: «Cádiz debió toda su grandeza al amor patrio de un general de Marina, D. Andrés de Pes, ministro de este arma y presidente del Consejo de Indias, trayendo a esta ciudad con el afecto de un entusiasta hijo todo el comercio de América» (9).

Andrés Mathías de Pes y Malzarraga —hijo de Andrés de Pes y Capetillo y de Marina de Malzarraga y Adares— nació en Cádiz en 1653 en el seno de una familia de tradición marinera (10). Tanto su padre como su hermano, ambos marinos, transmitieron al joven Andrés la afición por el mar. A los quince años ingresó en la Marina y un año más tarde sirve en la escolta de la Carrera de Indias. Con veintitrés años pasa por el doloroso trance de presenciar la muerte de su padre y de su hermano en la batalla de Palermo (1676). Nombrado almirante de la Armada de Barlovento, realiza misiones arriesgadas al servicio de la Corona escoltando a los buques de la Carrera de Indias que regresaban a España, enfrentándose a navíos piratas que pujaban por hacerse con sus valiosos cargamentos, resultando herido de gravedad en algunos de esos enfrentamientos y consiguiendo burlar en numerosas ocasiones el cerco de los navíos ingleses. Fue alcalde del castillo de San Juan Ulúa, construido en 1590 para la defensa de Veracruz. Obtuvo merecida notoriedad como geógrafo, cosmógrafo y náutico, refrendada por los numerosos planos y cartas de las costas de América Central que levantó durante sus expediciones, conservados muchos de ellos en el sevillano Archivo General de Indias. Tenía un profundo conocimiento de La Habana y sus astilleros, y por ello se mostró decididamente opuesto al reglamento establecido en 1719 para la guarnición de esa ciudad. Sirvió con lealtad a la marina española de los reyes Carlos II y Felipe V. Entre sus cualidades debemos destacar una gran iniciativa para tomar decisiones en situaciones extremas, asumiendo responsabilidades, y una gran capacidad de trabajo. Sus conocimientos en asuntos navales y su habilidad para rodearse de personas de gran valía allanaron el camino hasta conseguir para Cádiz tanto el traslado de la Casa de Contratación como la instalación de la Intendencia General de Marina, tarea que en ningún momento fue fácil debido a la tenaz oposición de todas las entidades políticas, económicas y sociales de la capital sevillana. Andrés de Pes conservó durante toda su vida el afable y recto trato que lo caracterizó, tanto con los estamentos locales gaditanos como con los implicados en el negocio marítimo —marinos, consignatarios, armadores, etc.—, quienes llegado el momento, en justa y leal

(9) *Ibidem*, p. 2.

(10) Fue bautizado el 10 de julio de 1657 en la Santa Iglesia Catedral. En su partida de bautismo consta: «En Cádiz en diez días del mes de julio de mil seiscientos cincuenta y siete años. Yo M. Juan, Cura de la Iglesia Catedral bauticé a Andrés Matías hijo del Capitán Andrés de Pes y de Marina de Malzarraga y Adares, su legítima mujer; fue su padrino Matías de Ochoa de la Muñeca, Procurador de gestiones: advertile de sus obligaciones y lo firmó *ut supra*. M. Juan González».



Acta bautismal de Andrés de Pes. Archivo catedral de Cádiz.

reciprocidad, lo apoyaron y defendieron en los momentos difíciles, que también los tuvo. Papel importante ejercieron los comerciantes extranjeros con intereses en la capital gaditana —tanto por su poder económico como por la influencia que desplegaban en las esferas políticas—, con los que Andrés de Pes mantuvo una excelente relación. Su reconocida y cien veces demostrada honradez, de la que siempre hizo gala, tanto en asuntos de Estado como en su vida privada, le granjeó el aprecio y reconocimiento de sus contemporáneos: «Y no era solo D. Andrés de Pes un buen gaditano, era además un excelente español. Loaban su probidad los embajadores de las cortes extranjeras y conocían con tristeza que ningún ardid bastaba para vencer sus intentos cuando él creía que se encaminaban al daño de la Nación los tratados que se proponían (11) a Felipe V».

En cierta ocasión en que fue acusado de transportar porciones de tabaco para venderlas en España, Pes dirigió una extensa y detallada carta al secretario del Consejo de Indias en la que no ocultaba su proceder, y confesaba sin ambages que había permitido cargar grandes cantidades de tabaco a sus oficiales y marineros siguiendo la tradición de la Carrera de Indias. Para apoyar y documentar su defensa presentó una pormenorizada relación de los permisos que usualmente se otorgaban, los cuales ascendían a 5.690 botijas repartidas entre el capitán de mar y guerra, el piloto principal, los pilotos

(11) CASTRO, 1879, p. 13.

ayudantes, el guardián, el despensero, el capitán de artillería, el condestable, los artilleros, los marineros, el alférez, el sargento, los cabos de escuadra y el contraamaestre (12).

Cita Adolfo de Castro: «Andrés de Pes recibió la merced del hábito de Santiago, pero no llegó a hacer las pruebas, porque o sus ocupaciones o lo repentino de su muerte se lo impidieron» (13). En *Ensayo cronológico para la historia general de la Florida* encontramos (14) con referencia a este hecho lo siguiente: «El rey dio orden en 26 de junio, en la forma que consultó la Junta de Guerra de Indias, concediendo facultad al virrey para que fortificase sitio de capaz de albergar navíos en la ensenada de Méjico, proveyéndolo todo de modo que no pudiesen extranjeros ocupar aquellos parajes, y si lo intentasen fuesen castigados; fiando la dirección de empresa deseada tantos años antes, al celo acreditado en tantas ocasiones de don Andrés de Pes, cuyos grandes, singulares y continuados servicios empezó su Majestad a premiar, nombrándole almirante de la Armada de Barlovento, y se puso el hábito de Santiago, de que su Majestad le hizo merced el año de 1679, en atención a sus servicios y a los de sus hermanos, que rindieron gloriosamente su vida, cumpliendo enteramente las grandes obligaciones con que nacieron, al rey y a la patria».

Pero no solo hay que enaltecer a Andrés de Pes por la labor que realizó en los asuntos relacionados con la Casa de Contratación y el Consejo de Indias, sino que fue «uno de los futuros reformadores de la Marina borbónica» y elemento clave del renacer naval español. Así lo afirma el historiador Cervera Pery: «Los historiadores, al referirse al resurgimiento naval español, parten generalmente del intendente Patiño —que gobierna la Armada después de firmada la paz de Utrecht— y lo continúan en Campillo, Ensenada, Valdés, etcétera, a lo largo de todo el siglo XVIII. Sin embargo, hubo otros impulsores en años difíciles, como Bernardo Tinajero de la Escalera, Andrés de Pes y Antonio Gastañeta, ya que la política de reconstrucción de la flota se había iniciado antes de 1714» (15). Es importante resaltar que, en los inicios del siglo XVIII, la exigua Armada española se componía de 17 galeones, 8 fragatas, 4 brulotes y 7 galeras, lo que evidenciaba la ineficacia de la política naval de Carlos II. En 1715 se había incrementado con nueve navíos, tres de los cuales habían sido construidos en La Habana y uno en Pasajes, mientras que

(12) PÉREZ-MALLAINA, Pablo E: *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, 1982, pp. 433-434; Archivo General de Indias, Indiferente General 2642, «Relación del buque que pertenece a los oficiales y gente de mar y guerra de la Fragata *Nuestra Señora de Guadalupe y San Antonio*, capitana de la Armada de Barlovento, según las permisiones [que] se les conceden en la Carrera de las Indias a las armadas de flotas y galeones». Cit. por GUIRAO DE VIerna, Ángel: *El profesional del mar: reclutamiento, nivel social, formación*. Centro de Estudios Históricos, CSIC, p. 108.

(13) CASTRO, 1879, p. 90.

(14) GONZÁLEZ DE BARCÍA CARBALLIDO Y ZÚÑIGA, Andrés: *Ensayo cronológico para la historia general de la Florida*, t. IX. Madrid, 1829, p. 316

(15) CERVERA PERy, José: «La guerra de Sucesión en el escenario americano: la actitud naval», en *Revista de Historia Naval*, núm. 71. Año XVIII, 2000, pp. 75-83.

los demás se habían adquirido en Génova y a particulares. Años más tarde, en 1735, la Marina Real disponía de 34 navíos, 9 fragatas y 16 buques de otros tipos (16).

Una de las aspiraciones de Andrés de Pes, como español, militar y marino, era elevar el nivel de la Marina, entonces huérfana de su mejor activo: una escuadra capaz de defender los intereses hispanos en Europa. Esa idea la compartió con José Patiño, quien se mostró receptivo al proyecto del almirante, que en esencia consistía en incrementar la fuerza en el mar. En tiempos de Carlos II, la pomposamente llamada «Armada Real de España» se componía únicamente de 10 navíos con 586 piezas y 5.600 hombres. Patiño sumó a sus nombramientos de intendente general de Marina y Ejército y presidente del Tribunal de la Contratación de Indias el de secretario de Marina e Indias. Con el enorme poder que le conferían esos cargos, centró sus esfuerzos en la creación de grandes arsenales donde construir navíos modernos, y en habilitar instituciones para que las dotaciones recibieran la debida formación. Podemos decir que el triunvirato Patiño, Alberoni y Pes fraguó el futuro de la Armada española. El a la sazón alférez de fragata Julio Guillén Tato, en un artículo publicado en la *Revista General de Marina*, afirmaba: «Don Andrés de Pes, jefe de escuadra, Caballero de Santiago, y Gobernador del Consejo de Indias, fue el iniciador de una Academia para oficiales de la Armada» (17).

Muchos fueron los servicios que prestó nuestro personaje en sus periplos por el Nuevo Mundo, todos arriesgados y no siempre disponiendo de los medios que requerían las circunstancias. En 1687 Andrés de Pes y Francisco López de Gamarra, marino y explorador español, participaron, al mando de sendas fragatas, en la búsqueda del explorador francés René Robert Cavalier, señor de La Salle, empresa para la que ya se habían organizado con anterioridad otras expediciones, como la emprendida por Martín de Rivas y Pedro de Iriarte. El práctico Luis Gómez Raposo y el astrónomo Carlos Sigüenza formaban parte de la dotación. Salieron de Veracruz el 30 de junio, buscando por las bocas del Misisipí y proximidades con infructuoso resultado, si bien tuvieron conocimiento de que los propios hombres de La Salle lo habían asesinado en el curso de un motín en las proximidades del río Trinity, por lo que regresaron al puerto de partida el 4 de septiembre. Andrés de Pes realizó varias expediciones de investigación geográfica por encargo del conde de Galve —administrador español y virrey de Nueva España entre el 17 de septiembre de 1688 y febrero de 1696—, destacando la efectuada en 1693 en la costa del golfo de México hasta la bahía de Panzacola, a la que rebautizó como de Santa María de Galve. Entre los integrantes de esta empresa figuraba el ya citado Carlos de Sigüenza y Góngora, cosmógrafo real, reconocido científico y brillante escritor. El objetivo principal de la expedición era

(16) PRADELLS NADAL, Jesús: *La formación de la Marina española en el siglo XVIII*. Diputación de Alicante-Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 2006, p. 49.

(17) GUILLÉN TATO, Julio: «La enseñanza naval militar en España», en *Revista General de Marina*, núm. 83. Julio-diciembre 1918, p. 611.

explorar la bahía antes referida, para estudiar la conveniencia de emplazar en lugar estratégico un fuerte que contribuyera a neutralizar o reducir los ataques piratas sobre los buques españoles que, procedentes de la Península, arribaban a puertos americanos. Las recomendaciones e informes de Andrés de Pes concluyeron en la fundación de la ciudad de Panzacola. La exploración, muy minuciosa, se llevó a cabo entre el 3 y el 25 de abril a bordo del *Nuestra Señora de Guadalupe* —120 tripulantes y 20 soldados—, al que acompañaba el balandro *San José*. Registrando en un mapa todos los accidentes geográficos que encontraron, a los ríos, estuarios, cabos... se les asignó un nombre con que ser identificados posteriormente. Gabriel de Cárdenas, en *Ensayo cronológico a la Historia General de la Florida*, relata: «Dispuso con gran brevedad y diligencia el almirante D. Andrés de Pes lo que necesitaba para el reconocimiento; se hizo a la vela en la Vera-Cruz a 25 de marzo, en la fragata nombrada *Nuestra Señora de Guadalupe*, de que era capitán D. Cristóbal Francisco de Santoyo, llevando consigo a D. Carlos de Sigüenza y Góngora catedrático de matemáticas en la Universidad de Méjico, jubilado; persona tan conocida por su erudición y escritos, que su nombre es su mayor alabanza; eligióle el virrey para esta empresa dándole instrucciones en 12 de enero de lo que se había de ejecutar; acompañó a la fragata una balandra de que era capitán Juan Jordán».

En abril de 1703, ya iniciada la Guerra de Sucesión española, el capitán de navío Andrés de Pes arribó a Veracruz desde Campeche mandando el navío *Nuestra Señora de Guadalupe*, capitana de la Armada de Barlovento y considerado el mejor de la época. La misión encomendada en esta ocasión era convoyar a los navíos del almirante Garrote en su viaje de Veracruz a La Habana. El 28 de diciembre de 1706, nuevamente Andrés de Pes está al mando del mismo buque e inicia la travesía Veracruz-La Habana, a la que llega el 13 de enero de 1707 y de donde sale el 24 escoltado por varias fragatas y transportando un valioso cargamento: un millón de pesos fuertes que el duque de Alburquerque, virrey de Nueva España, enviaba a Felipe V para atender las necesidades más perentorias de la Guerra de Sucesión. Tras soportar duros temporales y el acoso de buques enemigos, arribó con su patache a Brest el 27 de febrero. Escoltado por navíos de la armada francesa llegó a Cádiz el 28 de septiembre. El 22 de mayo de 1708 se despacha de Cádiz al reino de Nueva España una flota comandada por el almirante general Francisco de Pes, nombramiento del que gozaba desde el primero de octubre del año precedente. Años más tarde sería nombrado consejero de Guerra y superintendente General de Azogues.

Estando Pes al mando del *Nuestra Señora de Guadalupe*, realizó la travesía entre La Habana y Brest en treinta y cuatro días. En 1709 sostuvo en el golfo de México combate contra una escuadra inglesa formada por cinco navíos de línea y un brulote, lance en el que capturó un convoy inglés de seis velas (18). De nuevo en 1710, el almirante Pes arribaba con su flota —integrada por

(18) CERVERA PERY: *op. cit.*, pp. 75-83.

10 bajeles— a Cádiz procedente de Nueva España. En esta época era notoria la decadencia del tráfico con América, esencialmente por la falta de navíos, lo que implicaba un descabro para el Real Erario. Ante esa situación, Felipe V, por cédula despachada el 29 de marzo de 1710, ordenó adquirir bajeles —que irían provistos de cañones—, disponiendo para ello de los caudales de la flota recién llegada al puerto gaditano, en la cuantía de 300.000 pesos que serían depositados en el Consulado de Sevilla. Una vez más el rey dio prueba de la confianza y el afecto con que distinguía a Andrés de Pes al designarlo para cumplimentar el encargo. Le auxiliaría en el procedimiento Antonio Martínez de Murguía, armador y acaudalado mercader de Sevilla, quien también gozaba de la confianza real. Esta medida colmó de satisfacción a los comerciantes de Indias, que conocían la integridad, rectitud y bonhomía del almirante.

En el sitio de Barcelona (1712-1714), Andrés de Pes asumió el mando de las insuficientes fuerzas navales disponibles entonces (ocho galeones con tropas). El marqués de Mari, con tres navíos de su propiedad, Carlos Grillo y José de los Ríos con los galeones de España completaban el dispositivo, al que se debe añadir medio centenar de embarcaciones de escaso porte procedentes de todo el Levante y de Cádiz. Al considerar Felipe V que esas fuerzas eran insuficientes, pidió más navíos a su abuelo Luis XIV, quien le envió cuatro al mando del teniente general de Marina Juan Ducasse, al que se invistió comandante general de la escuadra aliada, aunque ni este ni otros compatriotas suyos llegarían a tener presencia activa en el sitio de Barcelona. Cuando Ducasse observó, el 4 de mayo de 1714, que Andrés de Pes tenía arbolada su insignia en el buque de su mando, *Nuestra Señora de Begoña*, le ordenó arriarla, con la consiguiente humillación para nuestro protagonista. Inicialmente, Pes se resistió a obedecer la orden (19); no obstante, anteponiendo a su orgullo la disciplina inherente a todo militar, y para no entorpecer la causa que defendía, terminó por ceder, pero solicitó del rey que, prejuzgando lo innecesario de su presencia en ese escenario, le autorizara a retirarse. Atendida la petición por S.M., Pes partió para Cartagena, no sin antes arbolarse de nuevo su insignia, que ya no arriaría hasta arribar al puerto de destino. Sucedió todo esto en diciembre de ese mismo año.

Para certificar el aprecio que Felipe V sentía por Ducasse, creemos interesante transcribir parte de la cédula que el rey emitió: «El Rey. = Por cuanto, considerando cuánto importa a mi servicio bloquear por mar la plaza de Barcelona hasta su rendición, y necesitando a este fin de fuerzas marítimas correspondientes a esta expedición, además de las que están ya juntas y se van formando, he solicitado con el Rey Cristianísimo, mi señor y mi abuelo, me asista con dos fragatas y otras embarcaciones menores armadas, que se equiparán y mantendrán a mi costa en esta función; pero como para tan crecido número de bajeles de que se compondrán todas mis escuadras no hay bastantes oficiales de marina en España, ha sido también preciso me socorra también

(19) Andrés de Pes conocía a Ducasse de cuando este mandaba un buque bucanero y tuvo que entablar combate con él en el Caribe.

S.M. Cristianísima con algunos de diferentes grados, y particularmente con los generales capaces de mandar el todo, como son: el teniente general de las armadas navales D. Juan Ducasse, por las repetidas experiencias que tengo de sus méritos y haber mandado en diferentes ocasiones escuadras con título mío de capitán general de la Armada... el 21 de febrero de 1714» (20). Para compendiar la figura de Juan Bautista Ducasse, así como su condición, recurrimos a Cesáreo Fernández Duro, quien relata cómo este personaje se presentaba con casaca galoneada ante los vecinos de Cartagena de Indias, «que le vieron pirata desalmado, rompiendo las capitulaciones firmadas con Pointis, y arrancando vidas y haciendas con ferocidad salvaje». Juan Bautista Ducasse fue distinguido y nombrado caballero de la insigne Orden del Toisón de Oro el 24 de abril de 1712, siendo investido por S.M. el Rey en Madrid el 23 de mayo siguiente.

El 20 de agosto de 1714 Andrés de Pes fue nombrado general de las escuadras de España y designado para tomar el mando de la flota que debía trasladarse a Génova, donde embarcaría Isabel de Farnesio para trasladarse a España y contraer nupcias con Felipe V. Gran congoja atenazó a Pes cuando, confiando en las promesas de José Patiño —superintendente en Cataluña—, se encontró con que no disponía de medios para recibir de forma decorosa a su real huésped, y mucho menos para adecuar los navíos y mantener sus dotaciones. Esta situación le sirvió para valorar la amistad de Patiño en su justo grado y establecer una línea de conducta para el futuro. Gracias al crédito personal de este, Pes pudo cubrir ambas necesidades, y con holgura. La reina embarcó en Sestri el 30 de septiembre, pero en la travesía de seis horas hasta Génova las inclemencias meteorológicas decidieron a Isabel de Farnesio continuar el viaje por tierra, en lo que invirtió tres meses, por lo que el almirante tuvo que regresar con su flota a Barcelona para organizar la campaña contra Mallorca, que se había pospuesto por el viaje a Génova. Uno de los marinos integrantes de esa flota era Blas de Lezo, que ya en 1710 —con tan solo veintiún años y el grado de capitán de fragata— había formado parte de la escuadra de Pes mandando el *Valeur*. Tras reformarse el Consejo Supremo de Guerra, el 27 de agosto de 1715 Andrés de Pes fue nombrado jefe de su sección de Marina. No fue el último favor regio con que se le reconoció. El 14 de enero de 1721, el rey Felipe V decretaba: «Atendiendo su Majestad a los buenos servicios del señor marqués de Tolosa, y a las experiencias que le asisten de los negocios de las Indias, le ha servido conferirle plaza en el Consejo Supremo de ellas; y habiendo tenido por conveniente dividir las Secretarías del Despacho, que estaban a su cargo, se ha dignado su Majestad poner al cuidado del señor Don Andrés de Pes la de las dependencias de Marina, y de Indias, sirviendo al mismo tiempo el gobierno del referido Consejo; y al del señor marqués de Castelar, la Secretaría del Despacho de la Guerra». Recor-

(20) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Museo Naval, Madrid, 1972.

demos que la Secretaría de Marina e Indias estuvo asignada en primera instancia a Bernardo Tinajero de la Escalera (la ejerció durante cinco meses entre 1714 y 1715), para ser sus atribuciones repartidas posteriormente entre Guerra y Hacienda, Gracia y Justicia. Andrés de Pes, al que podemos considerar el primer ministro de Marina, la ocupó hasta su muerte, desarrollando una eficaz labor organizativa que sentó las bases del futuro ministerio.

Andrés de Pes y su Cádiz natal

Ya hemos citado algunos testimonios de la relación entre Andrés de Pes y la ciudad en que vio la luz, esencialmente los referidos al traslado de la Casa de Contratación, que tanto favoreció a la capital gaditana. Pero queremos resaltar y significar otros más domésticos, en los que advertimos la profunda admiración y el amor que el almirante sentía por Cádiz y sus esfuerzos por defender los intereses de la villa.

En 1647, el Ayuntamiento de Jerez de la Frontera dispuso la construcción de un canal para que el río Guadalete se uniese con el Salado o de San Pedro, que discurría por Puerto Real, canal que se ordenó cegar porque motivaba la acumulación de bancos de arena en la barra de El Puerto de Santa María, con las consiguientes dificultades para la navegación. En 1700 esta última ciudad solicitó el cierre de la boca del río Salado. Felipe V accedió y al propio tiempo ordenó que Jerez satisficiera un tercio del importe de la obra. José Patiño, aprobando la propuesta de Andrés de Pes y con la aquiescencia real, ordenó en agosto de 1721 que se procediese sin demora a reparar el daño que el río Salado estaba causando en la navegabilidad por la bahía de Cádiz. La solución residía en reducir el caudal que el Guadalete aportaba al canal de El Puerto de Santa María. La sentencia real que condenaba a Jerez al pago de parte de la obra soliviantó a sus ciudadanos. Andrés de Pes y José Patiño fueron recusados y acusados de parcialidad a favor de la capital gaditana. Ante el cariz que tomaba el pleito, y alarmado por los incipientes tumultos, el rey ordenó la suspensión de todas las acciones, salvo la prohibición de navegar por el canal (21), con lo que quedó zanjado el asunto.

Al igual que el almirante Pes siempre tenía presente su ciudad en donde nació, todos los estamentos políticos, sociales y económicos gaditanos le correspondían con la misma intensidad, interesándose por su trayectoria profesional y política, no perdiendo ocasión para recomendarle en la corte. Como detalla Adolfo de Castro (22), «la reputación adquirida por D. Andrés en la plaza de Consejero de Guerra, en que ostentó la mucha prudencia y rectitud que le animaban, contribuyó de poderosa manera a que fuese electo presidente o gobernador del Consejo de Indias, cargo de tal importancia, que tenía por inferiores a los virreyes de aquel hemisferio y para el que se necesi-

(21) CASTRO, 1879, pp. 78-79.

(22) *Ibidem*, pp. 29-30.

taba, según un escritor de aquellos días, ánimo y capacidad de Rey, haber servido entre los consejeros más señalados de Estado y Guerra y juntamente gobernado aquellas provincias, para que la experiencia estuviese más libre de los engaños que pudieran intentar los que en ellas negociaban, cualidades todas que coincidían en D. Andrés de Pes». Tras su nombramiento como presidente del Real Consejo de Indias, el municipio gaditano acuerda el 30 de enero de 1717 felicitarle en estos términos (23): «La noticia en que esta Ciudad se halla de la acertada elección que S.M. (Dios le guarde) se ha servido hacer a V.E. para su Presidente del Real Consejo de Indias, ha celebrado con especial alborozo por lo que se interesa en los ascensos de V.E., esperando que de esta Real deliberación de S.M. se sigan las favorables consecuencias que esta ciudad se promete». La respuesta de Pes, enviada al gobernador de la M.N. y M.L. ciudad de Cádiz, fue tan noble como sincera y rápida: «Excmo. Señor: La carta de V.E. del 2 del corriente en que continuándose su fineza, me da la enhorabuena de la honra que el Rey (Dios le guarde) se ha servido hacerme poniendo a mi cuidado la presidencia del Consejo de Indias, recibo con el mayor aprecio; y no dudando yo cuanto V.E. habrá celebrado esta noticia por las experiencias que tengo de lo que en todas ocasiones le he debido, paso a asegurar a V.E. de mi afecto y a solicitar frecuentes motivos de su agrado en que ejercitarme. Dios guarde a V. E. muchos años, como deseo. Madrid 9 de febrero 1717. Excmo. Señor: B.L.M. de V.E. su mayor servidor, D. Andrés de Pes (24)».

Muchas fueron las ocasiones en que el Ayuntamiento de Cádiz se dirigió a Andrés de Pes, tanto para recomendar a personas a quienes pretendía favorecer como para tratar asuntos públicos de su municipio. Así, el 23 de enero de 1721 se le informó del pleito que la ciudad mantenía con el fiscal del Consejo de Indias sobre el tercio de toneladas para los galeones que iban a salir ese año para el Nuevo Mundo (25). Una real cédula de marzo de 1597 ratificaba a Cádiz como merecedor de ese privilegio, lo que le autorizaba para incluir en las expediciones al Nuevo Mundo los frutos de sus campos, en una proporción asignada previamente por el Consulado de Cargadores de Indias, ubicado en Sevilla (26). Esa cantidad podría alcanzar las 1.000 toneladas. En el acta capitular de 11 de diciembre de 1722 se inserta el documento, con la detallada reclamación que el consistorio gaditano hacía para recobrar el privilegio de que desde antaño disfrutaba, en cuya portada figuraba el siguiente título: «Por la Muy Noble y Leal Ciudad de Cádiz con el Señor Fiscal del Real, y Supremo Consejo de la Indias sobre la subsistencia del Privilegio, que dicha Ciudad tiene para ocupar el tercio de buque de Toneladas en todas las Flotas que se despachan a Nueva-España y Tierra-Firme. Pretende la Ciudad, que se le

(23) *Ibidem*, p. 31.

(24) *Ibidem*, pp. 32-33.

(25) Archivo Histórico Municipal, Cádiz. Acta capitular del Excmo. Ayuntamiento de Cádiz, 27 de enero de 1721.

(26) BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *Historia de Cádiz. Los siglos decisivos*. Sílex, Cádiz, 2005, p. 320.

absuelva, y dé por libre de la demanda que le ha puesto el señor Fiscal, pidiendo, que se dé por nulo dicho Privilegio, y que este se le ponga corriente, como lo estaba al tiempo que se puso la referida demanda. Licenciado Don Joseph Imbers Iturralde». El proceso se prolongó en el tiempo, dándose la circunstancia de que en el acta capitular del cabildo celebrado el 17 de marzo de 1723, junto a la reseña del fallecimiento de Andrés de Pes, se citaba lo actuado por el consistorio sobre el particular.

Adolfo de Castro enumera a algunos de los favorecidos por la recomendación de Andrés de Pes. Así, entre otros, podemos citar al coronel Cristóbal de Ceballos y Cárdenas, de la Orden de Calatrava, recomendado en dos ocasiones para que cobrase un crédito antiguo que le adeudaba la Real Hacienda; al capitán Juan Mauricio de Soto y Avilés, y al teniente de los Batallones de Marina Salvador López de Linares, ambos gaditanos. También a Pedro José de Villalta y Baeza y a Diego Zarco de Medina, contador diputado de la avería en Cádiz. Aunque no existe prueba documental, parece ser que Andrés de Pes intercedió ante el rey para que aprobase un arbitrio que contribuyera a costear la construcción de una nueva catedral en Cádiz, ya que la existente era muy antigua y pequeña —las jerarquías políticas y sociales de la época coincidían en reclamar un templo acorde con el auge y el crecimiento experimentado por la capital gaditana—. Ese impuesto gravaría todos los efectos que se despacharan o procedieran de Indias en cualquier clase de navío. La mediación de Pes en este asunto se debió a la carta que el Ayuntamiento le dirigió el 31 de enero de 1722. En julio de 1723, ya fallecido el almirante, el Consulado aportaba 5.000 pesos como limosna para la obra de la catedral, cantidad procedente de los galeones mandados por el teniente general Baltasar de Guevara. Otros 5.000 fueron asignados para ese mismo fin a cuenta de los navíos de azogue que estaban próximos a arribar (27).

El 20 de febrero de 1723, con motivo de verse aquejado por una enfermedad, el Consulado de Cádiz le remitió la siguiente misiva:

«Excmo. Sr.: No hay urgencia ni fatiga en que se vea el Comercio de que no le saque con bien el gran celo de V.E.; y teniendo entendido este Consulado que el excesivo fervor de V.E. a este mismo fin ha llegado a ofender su salud (tan importante al mayor servicio de S.M. y universal bien de sus vasallos) queda esta comunidad en bastante cuidado hasta lograr favorables noticias del mejor restablecimiento de la salud de V.E. siendo en el debido afecto y reconocimiento de todos estos individuos tan correspondientes las gracias que rinden a V.E., que igualan al tamaño de las particulares y continuadas finezas de V.E., en fuerza de la consideración y agradecimiento de haberle librado el patrocinio de V.E. del quebranto imponderable de que la plata de galeones se entregase y fundiese en las casas de moneda; y deseando corresponder a tales demostraciones y comunes beneficios del Comercio, le manifestó el Consulado estas noticias en junta general, donde de conformidad deli-

(27) CASTRO, 1879, pp. 72-74.

beró que por mano de V.E. y por vía de donativo gracioso servían estos individuos a S.M. con treinta mil doblones que ponen gustosos a su Real disposición» (28).

Andrés de Pes falleció en Madrid el 9 de marzo de 1723. Fue enterrado en el convento de San Francisco, hoy iglesia-basílica de San Francisco el Grande. Para demostrarle su afecto, el rey costeó de su bolsillo las exequias, a las que asistieron los primeros dignatarios del Estado y gran parte de la corte, así como todos los generales, jefes y oficiales de la Marina Real que residían en Madrid. En la sala capitular del Ayuntamiento de Cádiz cuelga un medallón representando su retrato y circundado con la leyenda ANDRÉS DE PES, ALMIRANTE Y MINISTRO, SIGLO XVIII. En el Museo Iconográfico e Histórico de las Cortes y Sitio de Cádiz se encuentra su retrato, de autor anónimo del siglo XVIII, en el que el almirante viste uniforme de gran gala, con casaca y entorchados. En 1997 el Museo Naval de Madrid adquirió una réplica realizada por Antonio Torres Bru, pintor ilicitano afincado en Cádiz. En 1855, siendo alcalde Adolfo de Castro, Cádiz impuso el nombre de «Almirante Pes» a una calle del barrio de Santa María, muy próxima al mar que acogió, muchos años atrás, a los navíos que le dieron riqueza y prosperidad.

Conclusiones

A pesar de que algunos pasajes de la vida del almirante Andrés de Pes, básicamente los referidos a su niñez y adolescencia, no son del todo conocidos quizá por su lejanía en el tiempo, consideramos que los esfuerzos realizados por esta gran figura para favorecer y encumbrar a su Cádiz natal, algunos de ellos descritos en este trabajo, merecían un mayor reconocimiento por quienes se beneficiaron de su constancia, tesón y buen hacer. Su afán por situar a la capital gaditana en la posición más favorable para competir con Sevilla por el comercio con el Nuevo Mundo le acarrearón no pocos problemas, inquietudes y altibajos en su historial profesional, superados por su enorme valía, su preparación y sus relaciones, bien ganadas, con el rey y la corte.

Creemos que la ciudad de Cádiz, que siempre fue generosa con sus hijos ilustres y próceres colmándolos en vida de agasajos y homenajes y perpetuando su memoria con estatuas y lápidas en calles y plazas, se mostró en esta ocasión cicatera con el almirante Andrés de Pes. Egea Rodríguez, en un trabajo sobre nuestro personaje, cita: «En Cádiz se le recuerda hoy con el rótulo de una pequeña calle del barrio de Santa María, mezquina al lado de la grandeza de la persona recordada y de su obra» (29).

(28) *Ibidem*, pp. 91-92.

(29) EGEA RODRÍGUEZ, Juan: «Andrés de Pes, Almirante de la Mar Océana», en *Diario de Cádiz*, 13 octubre 1972.

El vicealmirante Francisco de Paula Pavía resume en dos líneas la grandeza de nuestro personaje: «Es impercedera la memoria de D. Andrés de Pes como marino, como militar y como honrado y benemérito funcionario» (30). En el epílogo de la biografía que sobre el almirante escribió Adolfo de Castro queda patente el ideario de este gran hombre: «Llevó adelante su voluntad en cuanto pudo con el fin de favorecer a Cádiz como la favoreció, siendo hombre de gran consejo, prudencia suma, virtud admirable, razonada energía y de muchos medios y discreción en ellos. A todos los amantes de Cádiz y del bien público se ofrecía: a ninguno se negaba. Hasta los instantes de la cercanía de su muerte, su anhelo era la felicidad de España y el acrecentamiento de su Marina y la prosperidad de Indias. Quizá Cádiz, esta su patria querida, fue su último suspiro como fue su pensamiento, al entregar su espíritu a Dios. Así deben ser los grandes hombres, y ¡cuán pocos siéndolo saben serlo!» (31).

Bibliografía adicional

- CRESPO SOLANA, Ana: *El comercio y la Armada de la monarquía: la Casa de Contratación y la Intendencia General de la Marina de Cádiz, 1717-1750*. CSIC, Instituto de Historia.
- MUSEO MEXICANO: *Miscelánea pintoresca de amenidades curiosas e instructivas*, t. II. México, 1843.
- FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, y FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe: *Andrés de Pez: Reconoce la costa meridional de Estados Unidos*. Fundación Nao Victoria, 2009.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *España en la mar. Una historia milenaria*. Lunweg, Madrid, 1998.
- LERDO DE TEJADA, Miguel: *Comercio exterior de Méjico desde la conquista hasta hoy* (copia digital). Ministerio de Cultura, Madrid.
- MARILUZ URQUIJO, José M: «Proyectos de Andrés de Pes sobre la organización del Consejo de Indias», en *Actas y Estudios del IX Congreso del Instituto Internacional de Historia del Derecho Indiano*. Madrid, 1991.
- MARLEY, David: *Wars of the Americas: A Chronology of Armed Conflict in the New World, 1492-1997* (copia digital), 1998.
- MUÑOZ PÉREZ, José: «La supresión de la Casa de la Contratación de Cádiz, 1790-1793», en *IV Jornadas de Historia de Cádiz*. Cádiz, 1985.
- MURIEL, Josefina: *Una nueva versión del motín del 8 de junio de 1692*. Estudios de Historia Novohispana, 1998.
- RAVINA MARTÍN, Manuel: *El pleito Cádiz-Sevilla por la Casa de la Contratación*. Diputación de Cádiz, 1984.
- REVISTA DE HISTORIA NAVAL: sección Documento, núm. 57.
- SERRANO ÁLVAREZ, José M.: *Los inicios del astillero de la Habana en el siglo XVIII y la influencia francesa*. Historia, São Paulo, 2011.

Fuentes documentales adicionales

- Biblioteca Nacional de España.
- Archivo del Ministerio de Cultura.

(30) CASTRO, 1879, p. 94.

(31) PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina*, t. III. Madrid, 1873, p. 163.

FRANCISCO FONT BETANZOS

- Archivo de la Santa Iglesia Catedral de Cádiz.
- Archivo Histórico Municipal de Cádiz.
- Archivo del Excmo. Ayuntamiento de Cádiz.
- Archivo *Revista General de Marina*.
- Archivo *Revista de Historia Naval*.

LA INVITACIÓN DE THORSTEN NORDENFELT A LA ARMADA ESPAÑOLA PARA PRESENCIAR LAS PRUEBAS DE SU «BOTE SUBMARINO»

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

PODRÍAMOS afirmar que el año 1885 marca el punto de inflexión entre los primeros sumergibles, de primitiva forma y maniobrabilidad y autonomía limitadas, y los submarinos verdaderamente operativos, que a partir de ese momento comenzarían a adoptar la fuerza eléctrica y, un poco más tarde, el motor de combustión interna como medio de propulsión.

El sumergible de Nordenfelt es un claro ejemplo de ello, pues podríamos considerarlo uno de los últimos ingenios que utilizó el vapor para su propulsión, con lo que pronto quedó tecnológicamente superado, si bien no hay que olvidar que fue el primer submarino construido en serie y exportado a tres marinas diferentes.

La invitación

Podríamos decir que la relación entre la casa Nordenfelt (Nordenfelt Guns and Ammunition Company, Ltd.) (1) y la Armada española comenzó de manera formal con la real orden de 16 de julio de 1880 donde, en espera del visto bueno definitivo de la Junta Especial de Artillería para declarar sus ametralladoras reglamentarias, se autorizaba a dotar con aquellas a las embarcaciones de porte menor al de la fragata blindada *Zaragoza*, al igual que ya lo estaban las de la corbeta *Aragón*, piezas estas compradas poco tiempo antes. Tras las pruebas verificadas en Torregorda el 15 de agosto siguiente, la Armada aceptaría las ametralladoras en cuestión, quizá no tanto por los buenos resultados de la prueba (2)

(1) Presionado por la banca Rothschild y la firma armamentística Vickers, su compañía se fusionó en 1888 con Maxim, para formar la Maxim Nordenfelt Guns and Ammunition Company.

(2) Su resultado fue el siguiente: «... Puntería exacta a larga distancia: a la distancia de 1.000 varas inglesas se hicieron 41 blancos de 83 tiros. Penetración: a la distancia de más de 500 varas inglesas los proyectiles penetraron dos planchas de acero. La una de 10 mm de grueso y la otra de cinco. A la distancia de 1.000 varas penetraron una plancha de acero de 10 mm».



Thorsten Wilhelm Nordenfelt.

cuanto porque ese mismo año se había adelantado a esta decisión el Almirantazgo inglés. Por ello, a partir de este año la Marina española compraría de manera regular varias partidas (3) de sus dos modelos: el de calibre de 11mm (4) y el de 25 (5).

Al frente de aquella compañía domiciliada en Eckensberg (cerca de Estocolmo) se encontraba Thorsten Nordenfelt (1842-1920), ingeniero industrial de origen sueco que tras el contrato con la Royal Navy estableció en Londres —concretamente en el número 53 de Parliament Street— unas oficinas donde centralizaba la venta de sus armas.

Desde aquella dirección firmaría el 29 de junio de 1885 una misiva dirigida al ministro de Marina y entregada en la comisión de la Armada en Londres, a la que acompañaba diversa documentación en inglés con

la descripción de un bote submarino y las cuatro fotografías que a lo largo del trabajo reproducimos. Dicha carta decía lo siguiente:

«I have the honour to enclose a statement with reference to my Submarine Boat.

It is my intention to make a series of official experiment with this submarine boat this summer in The Sound near Copenhagen.

If you Excellency is good enough to let me know whether you would like to send an officer to attend at these trials I will give notice in good time for him to reach Copenhagen.

If I can get ready it is my intention to carry out the experiments during the first and second week of August.

I gave the honour to be your Excellency's most obedient servant
Th. Nordenfelt.»

(3) Por poner un par de ejemplos, el 29 de noviembre de 1881 el ministro fue autorizado a adquirir cuatro ametralladoras con destino al apostadero de Filipinas, y un año antes de la prueba que motiva este artículo, por real decreto de 11 de febrero de 1884, el ministro de Marina, Juan Bautista Antequera, autorizaría la compra de otras ocho de sus ametralladoras de 25mm.

(4) Calibre, 11,43mm; longitud total, 1.065mm; longitud de los cañones, 660mm; número de cañones, 5; peso, 65kg.

(5) Calibre, 25,32mm; longitud total, 898,60mm; longitud de la parte rayada, 794,40mm; longitud de la ametralladora con la palanca delante, 1.443mm; peso, 193kg.

El jefe de la comisión de Marina en Londres tradujo el texto al español y lo envió a Madrid al día siguiente, junto con las fotos y la documentación técnica del ingenio, en carta oficial número 158, que fue recibida en el ministerio el 4 de julio. La superioridad entendió conveniente que el capitán de fragata Fabián Montojo, de la Dirección de Material, estudiase la proposición. Montojo, en un informe elevado a la Junta de Directores dos días más tarde, respondía era muy conveniente asistir a la prueba, para lo que proponía al teniente de navío Joaquín Ariza y Estrada, profesor de la Escuela de Torpedos, debido a su estudio *Descripción y manejo del Torpedo Automóvil de Bronce Fosforado sistema Whitehead construido por la fábrica «La Berliner» y de sus aparatos anexos*, que sería pocos días más tarde declarado libro de texto por dicho centro por real orden de 9 de julio.

Se aprovecharía también su viaje para que el docente asesorara al jefe de la comisión de torpedos de Berlín en la recepción de una nueva remesa de estos ingenios y estudiar sus últimos adelantos.

Joaquín Ariza y Estrada nació el 25 de mayo de 1850 e ingresó en la Armada a los diecisiete años. Alumno de la Academia de Ampliación de Estudios entre 1877-1880, tras su viaje a Alemania en 1881 para estudiar el manejo del torpedo Whitehead, el 22 de noviembre de dicho año se le nombró profesor de la Escuela de Torpedos, ubicada en Cartagena. El 10 de octubre de 1883 comenzó a mandar el bote portatorpedos número 2 (luego llamado *Póllux*), y el 3 de marzo de 1888 hizo lo propio con el torpedero *Barceló*. A finales de ese año pasó a la condición de supernumerario, siendo nombrado archivero de la Biblioteca del Depósito Hidrográfico. Como nota curiosa, comentemos que fue suegro del celeberrimo escritor Pedro Muñoz-Seca (6), amigo personal de Isaac Peral y secretario del casino de Madrid (7).

En la sesión de la Junta de 14 de julio se aprobaba la comisión del teniente de navío (8), y ese mismo día la comisión de Marina en Londres recibía de Nordenfelt otra comunicación en la que decía que

«... the official experiments with my submarine boat, which it intended to hold in august, will not take place until September».

Trasladada la comunicación del sueco de nuevo a la Dirección de Material el 20 de julio, se informaría a Ariza el 1 de agosto del cambio de fecha. El 28 de ese mismo mes Nordenfelt se comunica de nuevo con la sede de la comi-

(6) Su hija Asunción de Ariza y Díez de Bulnes contrajo matrimonio con Muñoz-Seca el 1 de abril de 1909 en la iglesia del Sagrado Corazón de Jesús de Madrid. Recordemos que Pedro Muñoz-Seca, asesinado en Paracuellos en 1936, es abuelo del periodista, escritor y columnista Alfonso Ussía.

(7) Ingresó en el casino el 7 de febrero de 1902, presentado por Joaquín de Ariza Hidalgo (su padre), Manuel María de Vivanco y Norberto Velázquez. En su propuesta de admisión consta como su domicilio la calle Olózaga 13.

(8) El 20 siguiente la Dirección de Material informaba al jefe de la comisión de Marina en Londres de su designación para asistir a la prueba.



El *Resurgam* en 1879.

sión de la Armada en Londres, para informar de que la prueba comenzaría finalmente el 21 de septiembre en Landskrona (Suecia) y se desarrollaría por espacio de cuatro días. Como este lugar se encontraba a dos horas de navegación a vapor desde Copenhague, convocaba a Ariza a las nueve de la mañana en el patio del Hotel d'Angleterre de la capital danesa, donde se reuniría con los demás oficiales comisionados por distintas marinas.

El bote-submarino

Este ingenio en realidad fue obra del reverendo anglicano George William Garret (1852-1902), y no era sino una versión mejorada del malogrado *Resurgam*, segundo buque sumergible del inventor inglés, que se perdió en la mar en febrero de 1880. Tras el desastre, las acciones de la compañía fundada por Garret para sufragar los gastos de su construcción (Garret Submarine Navigation and Preumatophore Co.) perdieron todo su valor, por lo que el clérigo quedaría sumido en la más absoluta ruina.

No obstante, merced a sus conocimientos y a su logrado sistema de respiración bajo el agua, adquirió cierta fama, por lo que no es extraño que a finales de aquel mismo año fuera contratado en calidad de ingeniero en el astillero de Milford Haven, localidad del suroeste de Gales. A principios del año siguiente se le envía a Londres para evaluar la posibilidad de iluminar la factoría con luz eléctrica. Fue durante esta estancia en la capital británica cuando conocería a Nordenfelt. El sueco tenía claro desde hacía algún tiempo, ante la vertiginosa evolución del torpedo, lo útil para un buque submarino de disponer de esta revolucionaria arma, pero su ignorancia en la construcción de sumergibles hizo que su plan no pudiera verificarse. Tras una animada conver-

sación con Garret, se dio cuenta de que este era el hombre que necesitaba para plasmar por fin su proyecto. Uno pondría el dinero, y otro, el *know-how*.

A causa del fracaso anterior del clérigo, y para avalar el nuevo ingenio (9), este fue patentado por Nordenfelt. Puesta su quilla en la sede de la factoría en Eckensberg, durante su construcción se hizo necesario importar algunas piezas construidas por la compañía Bolinders and Co. de Estocolmo. El sumergible fue botado por fin en la primavera de 1883.

De casco de acero pintado en verde claro, medía 64 pies de eslora (19,50m), 12 de manga (3,65m) y 11 de puntal (3,35m). La planta motriz, prácticamente idéntica a la del *Resurgam*, estaba constituida por una máquina principal de vapor de 80 caballos tipo Compound (de dos cilindros), guarnecida por dos auxiliares, una para alumbrar y otra para mover la hélice que lo sumergía, junto a una caldera del tipo «locomotora». La navegación en inmersión se conseguía almacenando en unos tanques el vapor sobrecalentado producido por la máquina. Movía dos hélices y su velocidad teórica era de ocho nudos en superficie y cuatro en inmersión. Se le calculaba una autonomía de 150 millas. Desplazaba 61 toneladas. El precio de su construcción ascendió a 9.000 libras.

Según su inventor, la unidad era solo un prototipo, pues lo ideal para él era que el buque alcanzara 30,5 metros de longitud, para así, por su mayor capacidad, aumentar todas las prestaciones descritas y poder montar un tubo lanzatorpedos. De hecho, y a la postre, se realizaron cuatro proyectos diferentes, siendo los últimos de aquellos, como veremos más adelante, los que satisficieron este deseo.

Lo tripulaban tres hombres: un patrón —que sería el propio Garret—, un maquinista de la marina sueca —un tal L. Norstrom— y un empleado de la compañía, que oficiaría de fogonero.

En agosto de 1883, y con la más absoluta reserva, el ingenio emprendió las primeras navegaciones por los canales y lagos de Gotemburgo. Hasta mediados de 1885 Nordenfelt y Garret no quedarían de acuerdo en que el buque estaba preparado para su presentación oficial.

La prueba oficial

En la fecha y hora previstas, Ariza acudiría a la cita en el patio del Hotel d'Anglaterra, donde se encontró a una cuarentena de compañeros pertenecientes a casi todas las marinas europeas de guerra, además de a la brasileña, la mejicana y la japonesa, todos ellos comisionados para la ocasión. Tras embarcar en el vapor que les conduciría a Landskrona, una vez allí se dirigieron a reconocer el bote-submarino. De cuatro en cuatro, pues no cabían más

(9) Se presentaron dos, tituladas «Improvements in or Appertaining to Submarine or Subaqueous Boats or Vessels», con el número 693. La primera, el 17 de febrero; la definitiva, el 17 de agosto.

ocupantes, los oficiales recibían a bordo de boca de Nordenfelt una somera explicación sobre la situación de los diversos mecanismos.

Al día siguiente (22), a bordo del cañonero sueco *Edda*, zarparon hacia el estrecho de Sund acompañados del yate real británico *Osborne*, donde iban embarcados María Fiodorovna, zarina de Rusia (10); Christian IX, rey de Dinamarca, y los príncipes de Gales, los futuros Eduardo VII y reina Alexandra, en calidad de testigos de excepción de las capacidades del aparato. A la una de la tarde, y luego de zafarse de un cabo del remolcador *Svea* que se había enredado, Garret ordenó iniciar la maniobra de semiinmersión, en la que se hubo de emplear media hora, entre otras razones porque Norstrom se hirió en un brazo y tuvo que pasar al *Edda*, con lo que el ingenio quedó tripulado únicamente por Garret y el fogonero.

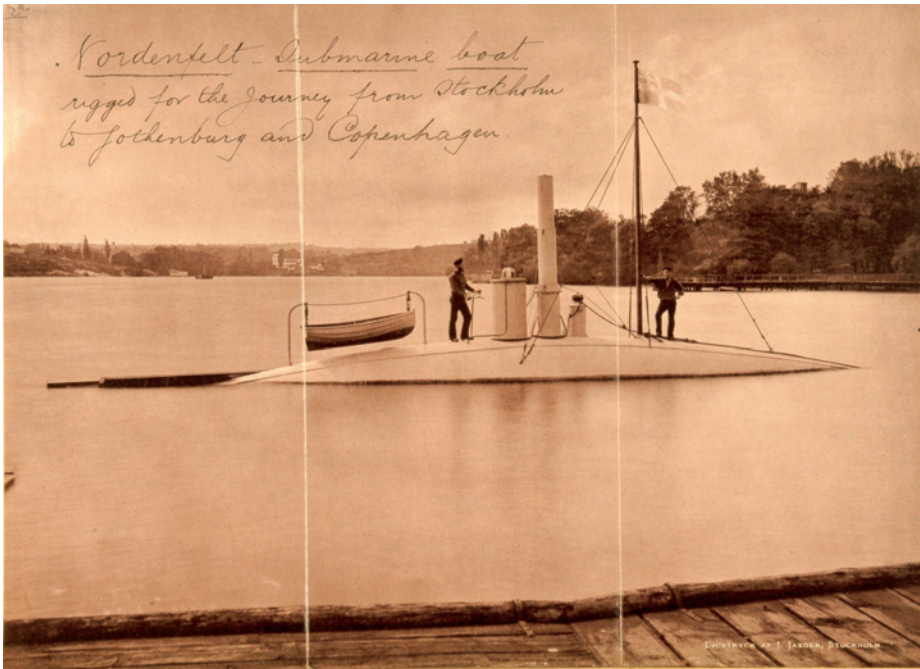
Dejando asomar tan solo su torreta-vela, el ingenio evolucionó a diferentes distancias frente a los buques citados, fondeados en línea. Luego se sumergió estático y, en un par de ocasiones, por completo. Al ser ya algo tarde, se decidió dar por concluida la jornada de pruebas y regresar a Landskrona, con el bote-submarino a remolque.

Por la noche, Garret, ante lo pobre de la demostración, informó a los oficiales de que no había navegado más tiempo ni a más velocidad en inmersión debido a que, la madrugada anterior, uno de los timones del sumergible se había averiado al golpearse repetidamente con la estacha que lo ligaba al remolcador. En estas condiciones, lo más prudente habría sido que Nordenfelt hubiese suspendido la prueba, más aún cuando, a la carencia de este elemento de maniobra tan importante, había que añadir —como ha quedado dicho— la baja de uno de los tres tripulantes, de suerte que en cualquier momento podría sobrevenir una desgracia. Pero la expectación que había generado con su ingenio, unida al éxito de su convocatoria, empujaron al nórdico a correr el riesgo, no queriendo defraudar a los egregios asistentes a la prueba.

El día 23 se dispuso desinstalar los timones de proa, a fin de poder cuando menos probar la velocidad del aparato en superficie. Los buques tomaron rumbo a Halsingborg, donde comenzaría el ensayo. Con viento fresquito del noroeste, marejadilla y tiempo claro, el sumergible navegó entre la costa y los buques a una velocidad que no superó en ningún caso los seis nudos durante las dos horas y media que duró la prueba. Todo el mundo pudo comprobar que, aparte de los raquíticos resultados en cuanto a velocidad, la humareda que desprendía el bote submarino delataba su presencia a gran distancia.

Al día siguiente (24) se optó por suspender las pruebas hasta que no estuvieran reparados los timones. Ariza aprovecharía ese día para, muy temprano, examinar el bote con atención y elaborar el croquis que reproducimos. Además, tuvo ocasión de hablar largo y tendido con Garret. Por la tarde, el oficial español, de visita otra vez en el ingenio, vio cómo un inopinado aguacero pillaba de sorpresa a tres oficiales a bordo de un bote, muy cerca del

(10) Nacida princesa Dagmar de Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg y más tarde princesa Dagmar de Dinamarca, cuarta hija del soberano de aquella nación Christian IX.



aparato. Comoquiera que el oficial español les invitó a que se guarecieran a bordo, comenzó una prueba imprevista por Nordenfelt, ya que, aprovechando la circunstancia, los marinos se cerraron dentro a fin de comprobar la capacidad del ingenio para regenerar su atmósfera. Al cabo de media hora se dieron cuenta de que, por más que el aire fuese aún respirable, el aumento de la temperatura hacía muy desagradable la permanencia en el interior.

El día 25, a las 13.15, los marinos volvieron a zarpar en el *Edda*, en dirección a unos bajos como a una milla de Landskrona. Remolcado por el *Svea*, el bote-submarino llegó poco después. Con el viento en calma, la mar como un espejo y el tiempo claro, comenzó la maniobra de inmersión, que se verificó en el mismo tiempo que tres días antes. El ingenio evolucionó delante del cañonero sumergido la mayoría del tiempo, aunque de vez en cuando su torre-vela asomaba sobre las aguas. Ariza advirtió que la velocidad del aparato en aquellas condiciones llegaba a duras penas al nudo, de modo que su gobierno era bastante lento. Al parecer, según explica en su memoria, este hecho fue percibido por todos sus compañeros. Luego de estas evoluciones, el bote-submarino, tras colocarse frente a la proa del *Edda*, se detuvo. Después de emerger y soltar una pitada, un eufórico Nordenfelt, ante la estupefacción de los presentes, asomaba de la torreta dando tres hurras a Garret (hurras que, por cierto, no obtuvieron eco entre el resto de los presentes) y daba por concluidos los ensayos.

El sueco, muy ufano, manifestaría más tarde a los presentes que, si bien no pretendía haber construido un ingenio perfecto, para él había quedado demos-



trada su utilidad, entre otras razones por su buen gobierno, sus habitabilidad, la fiabilidad de la propulsión al ser de uso común, y la capacidad de navegar bajo el agua conservando su horizontalidad y maniobrabilidad.

La memoria de Ariza

Las conclusiones del examen del teniente de navío plasmadas en su memoria, fechada en Londres el 5 de octubre del mismo año, no tienen desperdicio. Aparte de una descripción técnica bastante exhaustiva del sumergible, realizó algunas objeciones que consideramos de interés.

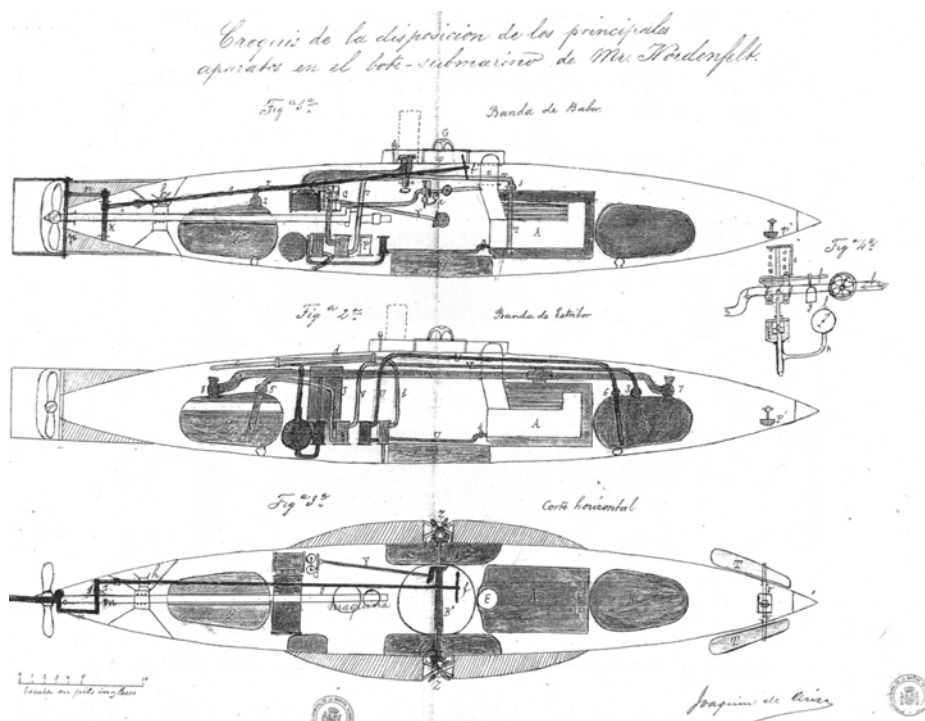
Aseguró que, durante las pruebas, en todo momento tuvo a la vista el casco del sumergible, al quedar entre este y la superficie del agua unos escasos 30 centímetros. También señalaba que, pese a la pobreza de su andar, lo cierto era que el ingenio dejaba estela, aunque lo achacó al hecho de estar la mar en calma. Respecto al sistema de propulsión, fue lacónico; simplemente señaló que no ofrecía «ninguna novedad». Además, se quejó de que, pese a preguntárselo, Nordenfält no le facilitó información alguna respecto al consumo de vapor de la máquina al ejecutar ciertas operaciones. También señaló que, si bien el constructor le aseguró que su buque podría llegar hasta los 14 nudos de velocidad en superficie, lo cierto era que en las pruebas no había alcanzado ni



la mitad. Igual de crítico se mostró con la inexistencia de carboneras, ante la evidencia de que, como máximo, podría embarcar cuatro sacos de carbón, con el menoscabo en la autonomía que ello suponía. Además, dichas sacas debían colocarse en los cuatro metros cuadrados de escaso espacio libre que quedaban entre la máquina y la caldera, lo que dificultaba sin duda el correcto manejo del bote submarino por sus tripulantes.

El oficial español también veía al prototipo incapaz de armar un tubo lanzatorpedos y una ametralladora a proa del buque. Según él, no había espacio material para ello, aparte de que el peso que ello llevaría aparejado haría imposible su instalación. Por último, afirmaba:

«Su eficacia para el ataque a un buque, en su estado actual dado que pudiera armarse con un torpedo de botalón o Whitehead, sería solamente efectiva durante la noche, si el enemigo fuese tan poco prevenido que permaneciese cruzando a poca velocidad en las proximidades de un puerto. Tampoco es posible, tal como es, que fondee torpedos fijos ni haga otra cosa de las que dice el autor, sino es forzar un bloqueo durante la noche. En resumen, las experiencias que se han verificado con el bote-submarino de Nordenfjelt no han sido satisfactorias por completo ni concluyentes, por no haberse comprobado las afirmaciones que hace el autor en su memoria en todos sus extremos. Finalmente el que suscribe opina que hasta que no se hagan reformas tan radicales en un nuevo buque semejante como son mejorar el aparato motor, variar



Croquis realizado por Joaquín Ariza y Estrada, procedente del Archivo de Marina Álvaro de Bazán.

los de gobierno, los medios de calefacción del combustible, empleando un hidrocarburo que pudiese suministrar más calórico, permitiese mejor estiva y sobre todo facilitar la faena de apagar el hogar y volver a encenderlo sin tener que permanecer como ahora media hora a flote como una boya a merced del enemigo, no será posible emplearlo para la guerra».

Esta opinión no era exclusiva del oficial español. Por poner varios ejemplos, el servicio de inteligencia norteamericano ya había advertido de que los movimientos del ingenio eran «peligrosos y excéntricos», mientras que los franceses censuraron al bote submarino tanto o más que su colega español, y los italianos llegaron a sentenciar:

«Sólo cuando el barco demuestre su capacidad como arma y cuando su velocidad bajo agua y su funcionamiento hayan mejorado considerablemente, se podrá discutir su uso como arma de guerra; cosa que con sus condiciones actuales se excluye completamente» (11).

(11) Véase el artículo «Nave sottomarina, sistema Nordenfelt», en *Rivista Marittima*, octubre de 1885.

La prensa española, por su parte, y más concretamente el diario *Siglo Futuro*, en su edición del 10 de noviembre, tampoco se andaría con remilgos:

«Las experiencias hechas en Landekona con el torpedero submarino Nordenfelt han demostrado que el problema no está resuelto ni mucho menos. Los resultados han sido deficientes en extremo».

Los submarinos y su final

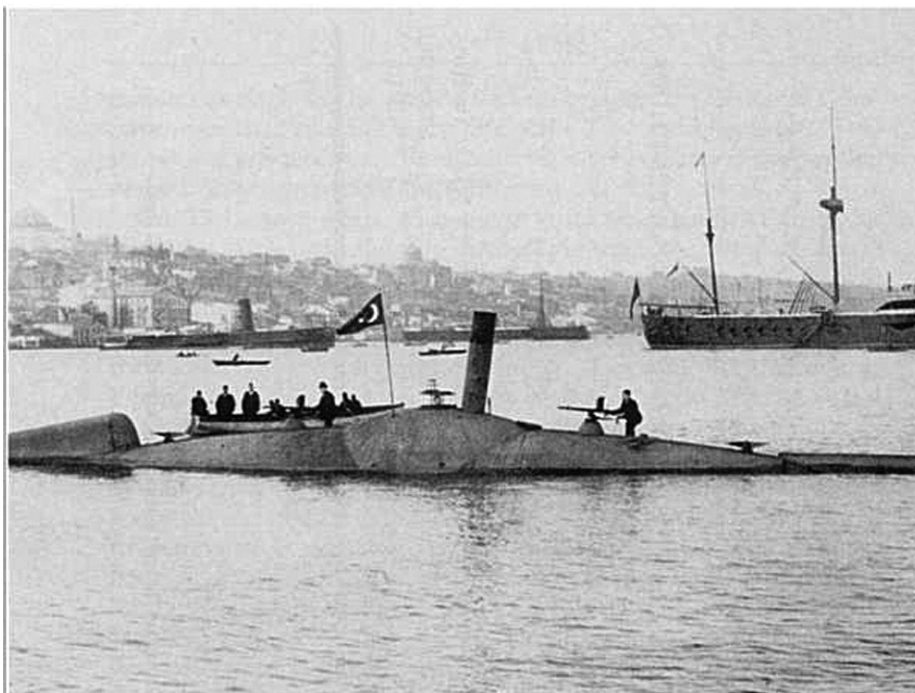
Las hábiles maniobras de Basil Zaharov (12), representante de Nordenfelt (13) en los Balcanes, propiciaron que Grecia adquiriese a finales de ese mismo año el bote submarino. Zaharov, aprovechando el escaso desarrollo de la industria militar griega, explotó los ampulosos halagos que la prensa británica, hábilmente, dedicó al invento tras una nueva exhibición, verificada esta vez en Noruega. De esta manera se desensambló y se envió por vía terrestre a El Pireo. Allí, bajo la dirección del propio Garret, se procedió a ensamblarlo y se le armó con un tubo lanzatorpedos (ubicado a proa, en el exterior del casco) y dos ametralladoras «de la casa», es decir, unas Nordenfelt de 25mm. Los servicios de la unidad, entregada en Salamina en abril de 1886, a la Marina helénica serían efímeros por no decir nulos, y se sospecha que no llegó a disparar un solo torpedo.

Después de este negocio, Zaharov, jugando con la rivalidad greco-turca, se lo ofreció a Turquía, a cuyos responsables embaucó blandiendo la amenaza que representaba para el imperio el hecho de que obrara en poder de los griegos uno de estos ingenios. La jugada le salió tan bien que, al año siguiente, los otomanos mostraron interés por comprar dos unidades más: el *Nordenfelt II*, bautizado como *Abdülhamid* (14), y el III, al que se denominó *Abdülmecid*. Al

(12) El autor que con más profundidad ha tratado a este traficante de armas de alto nivel ha sido Javier Sanmateo Isaac Peral en su obra *El submarino Peral. La gran conjura*, que le dedica un buen número de páginas.

(13) En 1886, Nordenfelt también ofrecería a los franceses una versión bastante mejorada de su bote submarino, que se proyectaba en 37,64 metros de eslora y 3,65 de manga con un desplazamiento de 233 toneladas. El aparato alcanzaría en superficie una velocidad de 18 nudos y de 15 en inmersión, con una autonomía en el primer caso de 1.000 millas y 20 en la segunda. El precio ascendería a 524.000 francos para la primera unidad, y a 450.000 para cada una de las siguientes encargadas, cantidades que el gobierno francés consideró exageradas.

(14) Los turcos contrataron ambos el 23 de enero de 1886. El primero se construyó en los astilleros Barrow Shipbuilding Co. Ltd., mientras que el segundo fue obra de la casa constructora Messrs des Vignes Co. en Chertsey (en el río Támesis). Al igual que sucedió con el vendido a Grecia, ambos fueron desmantelados por secciones y enviados a Constantinopla. El *Abdülhamid* se botó el 6 de septiembre siguiente, y el *Abdülmecid* (también conocido con el apodo de «Buque-Ballena»), el 4 de agosto de 1887. Fueron oficialmente aceptados por la Marina otomana el 22 de marzo de 1888. Estos submarinos medían 30,5 metros de eslora por 3,6 de manga; desplazaban 100 toneladas en superficie y 160 en inmersión; su máquina tipo «locomotora» era capaz de desarrollar 1.250 caballos de potencia, y podían almacenar 8t de carbón. En superficie alcanzaba seis nudos de velocidad, en tanto que en inmersión no superaba los cuatro. La dota



El *Abdülhamid* (1886).

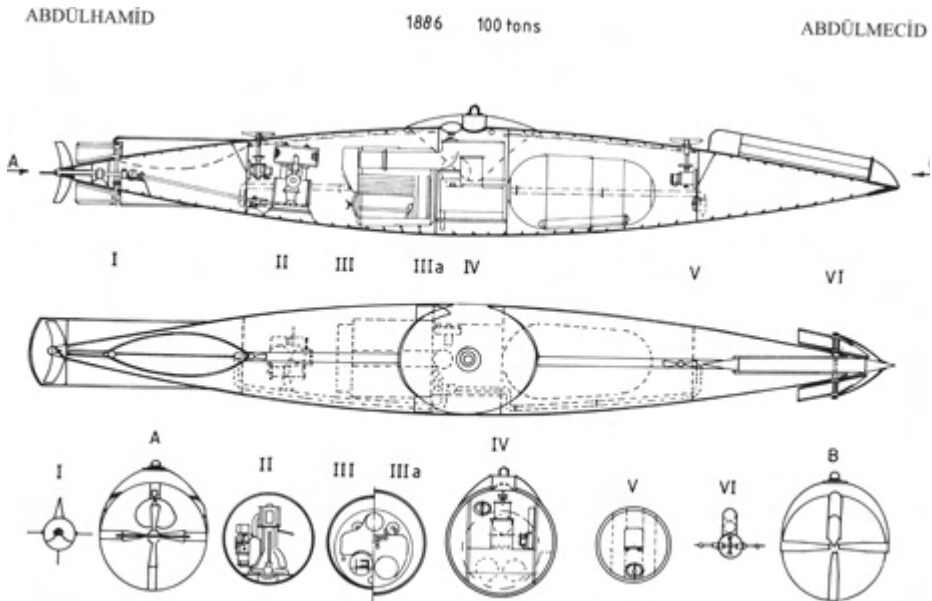
parecer, cuando los turcos intentaron el lanzamiento de un torpedo en el primero, la estabilidad se resintió tanto que el sumergible se puso vertical para hundirse a continuación de popa. A partir de aquel momento, encontrar voluntarios para completar su dotación fue misión imposible, de modo que ambos quedaron arrumbados en el arsenal de Gölcük durante años. Tan así fue que en un informe de julio de 1909 se informaba de que la hierba cubría las cubiertas de los sumergibles. Ignorantes de su estado, durante la primera guerra mundial los alemanes pensaron emplearlos para defender Estambul, pero se encontraron con la desagradable sorpresa de que ambos ingenios se hallaban en unas condiciones deplorables.

Por último, Zaharov también conseguiría persuadir a los rusos de que en el Mar Negro había nacido una amenaza, y estos, ni cortos ni perezosos, se quisieron hacer con otro par de ellos, si bien, tras comprobar los graves problemas de estabilidad del primero que recibieron, el *Nordenfelt IV* (15), rechazaron la compra del segundo.

ción estaba integrada por siete hombres e iba armado con dos tubos lanzatorpedos de 356mm y dos ametralladoras de 35.

(15) Se hundiría en los bajos de Horns Reef, y aunque fue reflotado, por seguridad se ordenó su desguace.

LA INVITACIÓN DE THORSTEN NORDENFELT A LA ARMADA ESPAÑOLA PARA...



Plano del *Abdülhamid*.

Fuentes documentales

Archivos

Archivo de la Armada. El Viso del Marqués (Ciudad Real):

Defensas Submarinas y Torpedos, leg. 1063.
Expedientes Personales, Cuerpo General 620/79.

Anuarios

«Conway's all the World's Fighting Ships, 1906-1921».

Bibliotecas

Biblioteca Nacional.

Bibliografía y artículos de revista

ARIZA ESTRADA, Joaquín: *Descripción y manejo del Torpedo Automóvil de Bronce Fosforado sistema Whitehead construido por la fábrica «La Berliner» y de sus aparatos anexos*. Establecimiento Tipográfico de D. Jose M. Gay, San Fernando, 1885.

BOWERS, Paul: *The Garret enigma and the early submarine Pioneers*. Airlife, Inglaterra, 1999.

CASTROVIEJO VICENTE, Cristino: *Submarinos aliados en la Gran Guerra*. Real del Catorce, Madrid, 2006.

D'EQUEVILLEY MONJUSTÍN, Raimundo Lorenzo: *Les bateaux sous-marins et les submersibles*. Encyclopédie Scientifique des Mémoires, París, 1902.

ALEJANDRO ANCA ALAMILLO

PESCE, G.-L.: *La Navigation Sous-Marine*. Librairie Vuibert, París, h. 1910.

SANMATEO ISAAC PERAL, Javier: *El submarino Peral. La gran conjura*. Divum & Mare Ediciones, Cartagena, 2008.

TALL, Jeffrey: *Submarinos y vehículos sumergibles*. Libsa, Madrid, 2004.

Publicaciones oficiales

— Legislación Marítima de España. Reales Órdenes de Generalidad.

Publicaciones periódicas

— *El Globo*

— *Industria e invenciones*

— *La Época*

— *The Graphic*.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

LA HISTORIA VIVIDA

Himno del Tercer Regimiento de Infantería de Marina

EL actual himno del Tercio de Levante fue heredado del himno del Tercer Regimiento de Infantería de Marina, unidad inmediata antecesora del Tercio. Aunque la autoría de la pieza estaba clara, no lo estaba tanto la fecha de su composición pues, de las varias versiones de su letra, no se podía determinar con exactitud cuál de ellas era la válida.

En los archivos de la Unidad de Música de este Tercio se han encontrado *particellas* del himno fechadas en 1917, y el Museo Naval de Cartagena dispone de una partitura de la composición, editada por la Unión Musical Española, dedicada por el autor.

A partir de estos documentos se ha procedido a reconstruir (letra y música), interpretar y grabar el himno del Tercer Regimiento de Infantería de Marina en sus dos versiones, instrumental y vocal, labor musical llevada a cabo por la Unidad de Música del Tercio. En ella ha tenido especial participación su comandante, el capitán del CMM Jaime Enguídanos Royo, quien ha revisado y editado la partitura correspondiente en un folleto conmemorativo y en un DVD con el himno en PDF, en sus dos versiones, del que tomamos las notas que siguen. Contiene también un reportaje fotográfico de la exposición que, con motivo de la festividad de santa Cecilia, patrona de los músicos, se inauguró en el acuartelamiento del Tercio el pasado 22 de noviembre de 2012.

Recordamos a nuestros lectores que, independientemente de las vicisitudes anteriores del Cuerpo de Infantería de Marina, el Tercer Regimiento nació en 1869, en la reforma del ministro de Marina Juan Bautista Topete, para adaptarlo a la organización del Ejército, con el que había operado numerosas veces, y estructurarlo en tres regimientos de dos batallones y seis compañías. El Tercer Regimiento se activa en Cartagena con el 4.º y 6.º batallón, incorporando además al personal destacado en la corte, y con diversas vicisitudes orgánicas constituye el antecedente histórico más directo del Tercio de Levante.

Conviene advertir al lector de que ese año de 1869 constituye también la fecha de arranque de las bandas de música de los regimientos de Infantería de Marina. Así, por resolución del Almirantazgo de junio de dicho año se dispo-

ne: «De las dos charangas que hoy tienen los batallones de Infantería de Marina que componen el regimiento, se formará una Música, que se compondrá de un músico mayor, ocho de contrata, cuarenta y seis músicos de plaza y dos educandos».

De su autor, Gerónimo Oliver Albiol (1881-1945), diremos unas breves palabras. Nació en Caspe (Zaragoza) en 1881, estudió música en la capital aragonesa y en 1908 aprobó en Madrid el examen para músico mayor de Infantería de Marina, incorporándose a la Banda de Música del Tercer Regimiento de Infantería de Marina, con sede en Cartagena, a la que dirigió en dos épocas: de 1908 a 1919 y desde 1923 hasta 1931. Polifacético músico de gran talla, daba conciertos de órgano en la iglesia de la Caridad, en Cartagena, donde formó un quinteto de violín, viola, violonchelo y contrabajo, con él al piano. Más tarde fundó una orquesta de cámara que luego se transformaría en la Sinfónica de Cartagena. Profesor de piano y armonía, colaboró en la creación del Conservatorio de Cartagena. Su abundante obra incluye pasodobles, marchas e himnos, así como la instrumentación de varias piezas para banda, de las que destacamos la «Marcha homenaje» del drama *Sigurd Jolsalfar* (1872), de Eduard Grieg.

Gerónimo Oliver se retiró de la dirección militar en 1931 y vivió en Cartagena hasta 1940. Ese año se trasladó a Madrid, donde muere en 1945.

La reconstrucción del himno de Oliver Albiol, con letra de Francisco Arróniz Thomas, fue posible gracias a dos hallazgos. El primero procede del Museo Naval de Cartagena, donde estaba expuesto un guión del himno para voz y piano editado por la Unión Musical Española, en el que se aprecia la dedicatoria de Gerónimo Oliver al educando de música de Infantería de Marina Agustín Alcaraz García, así como la firma del autor. El otro hallazgo consiste en unas *particellas* manuscritas —algunas en mal estado— localizadas en el archivo de la Unidad de Música del Tercio, en las que podemos apreciar el tipo de instrumentación utilizada por el autor, e incluso pequeños motivos contrapuntísticos inexistentes en la versión del guión y que se desconoce si pertenecen o no al autor.

Una vez confrontados ambos materiales, tras un análisis preliminar se vieron rápidamente versiones diferentes en cuanto a la letra, música, contrapunto, y al proceso rítmico armónico aparecido en los himnos, dándosele mucha importancia a todo el material expuesto de la partitura editada. Todas estas diferencias, una vez revisadas, se trasladaron a un programa de edición musical a fin de componer una nueva partitura, en la que aparecen todos los elementos e incluso la instrumentación para la banda del himno completamente revisado.

(La letra y la partitura se recogen en una separata a este número de la REVISTA).

NOTICIAS GENERALES

XLVII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante la segunda quincena de noviembre de 2013 se celebrarán las XLVII jornadas de Historia Marítima, bajo el título general «Jorge Juan y la ciencia ilustrada en España», con motivo de la celebración del tercer centenario del nacimiento de tan singular jefe de escuadra de la Armada española. El programa se desarrollará según el orden y la temática que sigue:

Primer día

Luego de la sesión de apertura, a cargo del contralmirante José Antonio González Carrión, director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid (UCM), disertará sobre «Jorge Juan en la España ilustrada».

Segundo día

«La medición del arco del meridiano», por Fernando Belizón Rodríguez, capitán de navío, director del ROA;

«La comisión a Londres», por Fernando Martínez Laínez, historiador y novelista.

Tercer día

«Jorge Juan y la enseñanza», por el profesor Armando Alberola Romá, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Alicante;

«Jorge Juan y la reconstrucción naval», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (R), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Las sesiones, en horario de tarde, tendrán lugar en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (C/ Juan de Mena 7, 28014 Madrid).

Para más información dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena, 1. 28014 Madrid.
Telf.: 91 3795050. Fax: 91 3795945.
C/e.: ihcn@fn.mde.es

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

I Semana Náutica Ilustrada. Jerez de la Frontera, Cádiz (España)

Organizadas por el Club Naval San Telmo del casino jerezano, con el patrocinio y colaboración de las firmas González & Byass y CARROD, durante los días 9, 10, 11 y 12 de abril de 2013 se desarrolló un ciclo de conferencias, dentro de los actos conmemorativos del tercer centenario del nacimiento de Jorge Juan y Santacilia, jefe de escuadra de la Real Armada (1713-1773). Las sesiones se desarrollaron en el casino jerezano, en horario de tarde, según el siguiente programa:

Martes 9 de abril

«La Real Armada», por José Ignacio Pérez Fernández, capitán de corbeta de la Armada y comodoro del Club Naval San Telmo.

Miércoles 10 de abril

«Jerezanos en el Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando», por Guillermo Cervera Govantes, capitán de fragata de la Armada (R).

Jueves 11 de abril

«Jorge Juan: una vida al servicio de España», por Jesús Bernal García, capitán de navío, jefe del departamento de historia del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada y presidente honorífico del Club Naval San Telmo.

Viernes 12 de abril

«Blas de Lezo», por Fernando Fernández de Bobadilla y Hasting, general de brigada del Ejército del Aire, jefe de operaciones del Estado Mayor del Aire.

Para más información dirigirse a

Casino jerezano, C/ Tornería 22
Jerez de la Frontera
Telf.: 956 341824.

Commemoración del 125.º aniversario de la botadura del submarino *Peral*. Cartagena (España)

El Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada ha programado un ciclo de conferencias, durante los meses de septiembre y octubre de 2013,

dentro del marco de los actos conmemorativos del 125.º aniversario de la botadura del submarino *Isacc Peral* en Cartagena, en colaboración con la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT), la Universidad de Murcia y el Museo Naval de Cartagena. Se trata de recordar lo que significó para España y para su Armada la botadura del submarino ideado por Isaac Peral y Caballero (1851-1895) el 8 de septiembre de 1888. Estamos ante un hecho que constituye un hito importante no solo en la historia de la navegación submarina, sino también en la historia de la técnica.

Coincide con este aniversario la apertura al público de la futura sala de interpretación de Isaac Peral, situada en el antiguo taller de calderería del Arsenal, para que los visitantes puedan seguir de cerca los trabajos de restauración de esta pieza única, el submarino original —el primer submarino moderno— de este singular proyectista, inventor, entre otras muchas cosas.

El instituto de Patrimonio Cultural de España (IPCE) —dependiente del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte— ha aportado la asesoría técnica de la restauración, enmarcada en un amplio proyecto en el que han participado la Armada, el Ayuntamiento de Cartagena y las fundaciones Repsol y Juanelo Turriano. A la iniciativa se han sumando también instituciones locales como el Centro Tecnológico Naval, la Universidad Politécnica de Cartagena (UPCT), la Universidad de Murcia, el Museo Naval de Cartagena, el Instituto Politécnico y el Centro de Formación Profesional de los salesianos.

El programa se desarrolló como sigue:

Día 12 de septiembre de 2013, en el salón «Isaac Peral» de la UPCT, la apertura con la conferencia:

«El submarino *Peral*», por Juan Ignacio Chacón Bulnes, ganador del premio internacional «García Diego» en su sexta edición, otorgado por la Fundación Juanelo Turriano, por el trabajo de investigación «Submarino *Peral*. Día a día de su construcción, funcionamiento y pruebas».

El día 17 de septiembre de 2013, en el salón «Isaac Peral» de la UPCT:

«El Arma Submarina», por el capitán de navío Carlos Martínez-Merello Díaz de Miranda, comandante de la Flotilla de Submarinos.

«As de ases. El primer y único extranjero que homenajeó a Peral», por José Luis López Palancar, de la Unidad Predepartamental de Tecnología Naval y colaborador honorario de la UPCT.

Día 19 de septiembre de 2013, en la sala del Museo Naval de Cartagena,

«El *Peral*, primer submarino moderno y eficaz», por Agustín Ramón Rodríguez González, doctor en Historia, de la Universidad San Pablo CEU (Madrid).

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Día 24 de septiembre de 2013, en la sala del Museo Naval de Cartagena,

«Isaac Peral, el personaje y su obra», por Javier San Mateo, economista e investigador en temas relacionados con el origen y evolución del Arma Submarina.

Día 26 de septiembre de 2013, en el salón de la UPCT,

«El contexto político y social en la época de Isaac Peral», por la doctora Cristina Roda Alcantud, profesora de Historia Contemporánea (Cátedra de Historia Naval) de la Universidad de Murcia.

Día 2 de octubre de 2013, en el salón Isaac Peral de la UPCT,

«Coste del submarino *Peral* según las Ordenanzas de Arsenales de 1886», por Isidoro Guzmán Raja y Manuela Guzmán, del Departamento de Economía Financiera y Contabilidad de la UPCT.

Día 9 de octubre de 2013, en la sala del Museo Naval de Cartagena,

«Los sinsabores y desventuras de Isaac Peral», por el capitán de navío (R) Mariano Juan y Ferragut, consejero colaborador del Instituto de Historia Naval.

Día 16 de octubre de 2013,

«Traslado, restauración y *musealización* del submarino *Peral*», por José Antonio Martínez López, doctor en Historia y colaborador del Museo Naval de Cartagena.

Entre los distintos actos que se realizaron durante este período de tiempo, se celebró un acto militar en la plaza de los Héroes de Cavite (Cartagena). Se acuñará una moneda de plata en la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre con un valor facial de 10 euros y un precio de venta de 50 euros. La REVISTA DE HISTORIA NAVAL colaboró con la organización publicando un suplemento dedicado al submarino *Peral*, cuyo autor es Agustín R. Rodríguez González.

Para una mayor información dirigirse a:

Instituto de Historia y Cultura Naval
Juan de Mena ,1.
28014 Madrid.
Teléfono: 91 379 59 45.
C/e: ihcn@fn.mde.es

Seminario «El océano Pacífico: conmemorando 500 años de su descubrimiento». Madrid (España)

El 5 de junio de 2013, en la madrileña sede de la Fundación Ramón Areces (Ciencias Sociales), se celebró un seminario dedicado al descubrimiento del océano Pacífico por Vasco Núñez de Balboa, cuyo quinto centenario se cumple este año de 2013.

El mencionado seminario, organizado por la propia Fundación, estuvo dirigido a los estudiosos, universitarios y profesionales de la mayoría de las áreas del conocimiento, y fue una suerte de homenaje a la gesta extraordinaria del hallazgo del nuevo océano hace ahora 500 años. Estructurado en tres sesiones, en cada una de ellas se abordó, respectivamente, el descubrimiento y sus personajes, lo que el hecho significó para las ciencias y la evolución de estas a partir de entonces, y su impacto en el comercio y en la geopolítica.

Para cada una de las sesiones se ha invitado a eminentes personalidades internacionales, representativas de diferentes áreas del conocimiento, que debatieron sobre esta gesta extraordinaria y su proyección en el tiempo, buscando mostrar una visión multidisciplinar e integradora de lo que significó y significa el océano Pacífico. Sus aportaciones pusieron de relieve cómo la interacción entre las diferentes disciplinas académicas puede contribuir a un conocimiento más exhaustivo y rico de la extraordinaria importancia y repercusión que para la humanidad tuvo, tiene y tendrá el Mar del Sur.

El seminario, cuyo coordinador fue Francisco Montero, profesor de postgrado del Instituto Marítimo Español (IME)-Universidad de Comillas y exrepresentante de la Organización Marítima Internacional de Naciones Unidas en Panamá, se ajustó al programa que exponemos a continuación:

Miércoles 5 de junio de 2013

Primera sesión

Después de las palabras de bienvenida de Raimundo Pérez-Hernández y Torra, director de la Fundación Ramón Areces; de la presentación del seminario por Francisco Montero, coordinador de este, y del discurso de apertura de Hugo Thomas, lord Thomas of Swynnerton, «El descubrimiento del océano Pacífico», se desarrolló la primera sesión, «El océano Pacífico: descubrimiento, personajes y proyecciones históricas de la gesta», cuyas cuestiones clave fueron:

- ¿cuáles son los elementos fundamentales del descubrimiento?
- ¿cómo eran los personajes y cuáles eran sus relaciones?
- ¿cómo actuó la corona de España?
- ¿cómo se ha proyectado en el tiempo la gesta del descubrimiento?

Actuó de moderador Luis Blas Aritio, escritor y editor.

A continuación se leyeron cuatro ponencias:

«El joven Balboa: su villa natal, su entorno, su señor, sus creencias y su educación como hidalgo», por Feliciano Correa, cronista oficial de Jerez de los Caballeros;

«Vasco Núñez de Balboa, la Mar del Sur y los orígenes de la nación panameña», por Carmen Mena, catedrática de Historia de América de la Universidad de Sevilla, exvicerrectora de Relaciones Internacionales de la UNIA;

«Tras la estela de Magallanes: tres siglos de expansión hispana en el Pacífico», por Salvador Bernabéu, profesor de investigación del CSIC y exdirector de la Escuela de Estudios Hispanoamericanos de este órgano;

«Descubrimientos y navegación por el océano Pacífico de 1513 a 2013», por Omar Jaén, exministro de Relaciones Exteriores y exembajador de Panamá, especialista en geografía e historia del Descubrimiento y en el océano Pacífico.

Segunda sesión

En la segunda sesión, bajo el título «El descubrimiento del océano Pacífico y las ciencias: navegación, cartografía, buques, gente de mar, las ciencias naturales y su evolución hasta nuestros días», se abordó el descubrimiento desde el punto de vista de su efecto sobre las ciencias, a tenor de las siguientes cuestiones clave:

- ¿cómo evoluciona la navegación después del descubrimiento?
- ¿qué características tenían los galeones del siglo XVI y posteriores?
- ¿qué cambios se manifestaron en los instrumentos náuticos y cómo fueron evolucionando?
- ¿cómo era la vida a bordo de la gente de mar en las rutas oceánicas?
- ¿cómo afectó el descubrimiento al conocimiento de la biología: botánica, zoología, naturaleza, etc.?

Moderó esta parte del seminario Gonzalo M. Quintero Saravia, miembro de la Real Academia de la Historia, diplomático y exembajador de España en Pakistán.

A continuación se desarrollaron estas cuatro ponencias:

- «Los barcos españoles en el Pacífico, siglos XVI al XVIII», por Marcelino González, capitán de navío de la Armada (R), exsubdirector del Museo Naval de la Armada en Madrid, vicepresidente de la Liga Naval Española;
- «Métodos e instrumentos de navegación en las expediciones marítimas de exploración del Mar del sur», por Francisco J. González, director técnico de la Biblioteca y Archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada;
- «Vida cotidiana en las rutas oceánicas españolas del siglo XVI», por Pablo Emilio Pérez-Mallaina, catedrático de Historia de América de la

Universidad de Sevilla, responsable del pabellón de Descubrimientos de Sevilla;

- «Aportes científicos de las expediciones navales españolas en el Pacífico», por Miguel Ángel Puig-Samper, profesor de investigación del CSIC, director de la editorial del Consejo.

Tercera sesión

En esta tercera sesión, «El descubrimiento del océano Pacífico y el comercio: tráfico marítimo, puertos, economía, geopolítica y su impacto hasta nuestros días», se abordó el descubrimiento desde la perspectiva de sus efectos y proyección en los elementos enunciados en el título, al hilo de las cuestiones clave que enumeramos a continuación:

- ¿cómo afectó el descubrimiento a la economía y al comercio?
- ¿qué rutas fueron pioneras en el tráfico marítimo?
- ¿cómo se desarrollaron los centros portuarios después del descubrimiento?
- ¿cuál es el significado estratégico de las políticas marítimas en el océano Pacífico?

Ofició de moderador Rafael Rodríguez-Ponga, secretario general del Instituto Cervantes y presidente de la Asociación Española de Estudios Estratégicos del Pacífico (AEEEP).

Seguidamente se sometieron a discusión estas tres ponencias:

- «Panamá en el contexto de las nuevas políticas marítimas y estratégicas de los océanos», por Juan Luis Suárez de Vivero, catedrático de Geografía Humana de la Universidad de Sevilla, especialista en política de los espacios marítimos;
- «El canal de Panamá y el océano Pacífico», por Alberto Alemán, administrador de la Autoridad del Canal de Panamá;
- «El galeón de Manila o nao de la China: la ruta comercial más larga en la historia de la navegación hasta el siglo XIX», por Ramón Tamames, miembro del Club de Roma, catedrático Jean Monet de la Unión Europea, académico de la Real de Ciencias Morales y Políticas.

El discurso de clausura, «El Pacífico y el mundo», lo pronunció Felipe Fernández-Armesto, catedrático de Historia Moderna de la Universidad de Notre Dame. El seminario concluyó con la intervención de Jesús Silva, embajador de España en Panamá, y de Raimundo Pérez-Hernández y Torra, director de la Fundación Ramón Areces.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Los lectores interesados en informarse con más detalle pueden dirigirse a

Fundación Ramón Areces
Seminario sobre el Pacífico
C/ Vitruvio 5, 28006 Madrid (España)
Telf.: 9151589980
Internet: www.fundacionareces.es

Cursos de Verano Complutense 2013. Madrid (España)

Organizado por la Universidad Complutense de Madrid (UCM), con la colaboración del Instituto de Historia y Cultura Naval, entre el 15 y el 19 de julio de 2013 tendrá lugar en El Escorial un ciclo de conferencias, dentro de los Cursos de Verano Complutense 2013, con el título general «Progresos científicos y tecnológicos derivados de las expediciones marinas». Las conferencias se impartirán en sesión de mañana y las mesas redondas se celebrarán por la tarde.

El curso que se presenta no pretende ofrecer una panorámica sistemática de las aportaciones de los científicos y navegantes españoles a lo largo de los tiempos, pero sí aproximarse a dos de los periodos en que las aportaciones en cuestión, tanto científicas como tecnológicas, resultaron fundamentales: *a)* la época de los grandes descubrimientos (siglos XV y XVI) y *b)* el siglo XVIII, donde personajes de la talla de Jorge Juan, Alejandro Malaspina o Vicente Tofiño, entre muchos otros, fueron artífices de lo que hoy en día se conoce como «la Marina ilustrada».

La parte final del curso estará dirigida a divulgar las contribuciones de las actuales campañas de investigación en la mar, básicamente dando una idea general de lo que se está haciendo en lo tocante al conocimiento de los fondos marinos, dado que es la línea de trabajo que más interesa.

Las sesiones se celebrarán, según el programa que sigue:

Lunes 15 de julio de 2013

Luego de la inauguración, que correrá a cargo de Andrés Carbó Gorosábel, profesor de la UCM y director del curso, en la sesión de mañana se pronunciarán las dos conferencias siguientes:

«La exploración oceánica en el Atlántico. Siglos XV y XVI», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (R), historiador, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval;

«La exploración oceánica del Pacífico. Cinco siglos de Historia», por José Manuel Sevilla López, vicealmirante (ing.), consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Al término de las conferencias, y ya por la tarde, tendrá lugar la mesa redonda «¿Cuáles fueron las aportaciones científicas y tecnológicas fundamentales?», que moderará Andrés Carbó Gorosábel y en la que participarán Concepción Navarro Azcue, José María Blanco Núñez y José Manuel Sevilla López.

Martes 16 de julio de 2013

«La Ilustración, Ciencia y Marina», por Francisco J. González González, director técnico de la Biblioteca y Archivo del ROA;

«El océano Pacífico durante el siglo ilustrado: de lago español a espacio amenazado», por Miguel Luque Talaván, profesor titular de Historia de América de la UCM.

La mesa redonda correspondiente a esta segunda jornada responderá al título «¿Tuvieron continuidad los avances conseguidos?». Ejercerá de moderador Andrés Carbó Gorosábel, y como participantes intervendrán también Concepción Navarro Azcue, Francisco J. González González y Miguel Luque Talaván.

Miércoles 17 de julio de 2013

«Conocimiento de los fondos marinos en un contexto geológico completo. Mar Caribe», por Andrés Carbó Gorosábel, profesor titular del Departamento de Geodinámica de la Facultad de Ciencias Geológicas de la UCM.

Conferencia extraordinaria abierta a todos los cursillistas.

La mesa redonda vespertina llevará por título «¿Se tiene en cuenta la Historia o empezamos de cero?». Oficiará de moderador, una vez más, Andrés Carbó Gorosábel, a quien acompañará Concepción Navarro Azcue.

Jueves 18 de julio de 2013

«Conocimiento de los fondos marinos españoles (proyecto Zona Económica Exclusiva Española [ZEEE])», por José Martín Dávila, capitán de navío, jefe de la sección de geofísica del Real Instituto y Observatorio de la Armada (ROA);

«Cartografía de los fondos marinos con objeto de apoyar la evaluación de los recursos pesqueros, la investigación de ecosistemas marinos vulnerables y las investigaciones en arqueología submarina», por María Gómez Ballesteros y María Druet Vélez, del Instituto Español de Oceanografía (IEO).

Mesa redonda: «¿Son suficientes los medios existentes?»

Moderador: Andrés Carbó Gorosábel.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Concepción Navarro Azcue.
José Martín Dávila.
María Gómez Ballesteros.
María Druet Vélez.

Viernes 19 de julio de 2013

«Contribución de la Armada a la ciencia y a la tecnología», por Francisco Cortés Uría, vicealmirante, director de Mantenimiento de la Armada.

Estos cursos de verano tienen reconocimiento de créditos de libre designación (tres créditos para los cursos de cinco días y los talleres, dos para los encuentros de tres días, y uno para los de dos días) para aquellos alumnos de la UCM de primero o segundo ciclo que lo soliciten, cumplan los requisitos de asistencia y se sometan a una prueba por escrito en el aula al terminar la actividad académica.

Quienes deseen ampliar la información ofrecida pueden dirigirse a

Universidad Complutense de Madrid
Secretaría de Alumnos de los Cursos de Verano.
Donoso Cortés 63-2.^a planta, 28015 Madrid (España)
Telf.: 913 946480/ 913 946364/ 913 946481. De lunes a viernes.
C/e.: cursvera@ucm.es (para cuestiones académicas de los cursos).

DOCUMENTO

Fray Andrés de Urdaneta y la jornada de Filipinas

Se trata de un real despacho de S.M. Felipe II, expedido el 24 de septiembre de 1559 y dirigido a fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín, en la ciudad de Méjico. En él el monarca encarga al religioso que, en atención a la mucha noticia que tenía de las islas del Poniente, y merced a cómo entendía la navegación, se embarcase en los navíos que el virrey de Nueva España enviara al descubrimiento de aquellas islas.

Contiene también este documento la respuesta de Urdaneta ofreciéndose para hacer el viaje que S.M. le prevenía, con una relación muy precisa que trata sobre la misma jornada y navegación que se había de hacer.

Los documentos relativos al viaje que presentamos son cuatro. Sus originales se custodian en el Archivo General de Indias de Sevilla, entre los papeles traídos de Simancas, legajo 2.º, rotulado «Papeles tocantes a las indias de Maluco y Filipinas, causados desde el año 1564 hasta el de 1608». Confrontáronse el 9 de diciembre de 1793, con el V.º B.º de Martín Fernández de Navarrete (rubricado).

(Museo Naval de la Armada, Madrid, Mss. Col. Navarrete, vol. XVII, ff. 11, 11v, 12v, 14v.)

encab. de Hilij. Comp.

7. 17. D. 1. 1. 1.

Año de 1559 y
1560.

Real Despacho de S. M. expedida en 24 de setiembre de 1559. a Fr. Andres de
Vrdaneta una orden de S.ⁿ Agustín en la Ciudad de Mexico, encargandole que
en atención a la mucha noticia que tenia en las Islas del Poniente, y entendiend
como entendia la navegacion, se embarcasse ^{en los navios que} el Virrey de Nueva España embiada
al descubrimiento de aquellas Islas. Y a su continuazⁿ esta la Respuesta del dicho
Fr. Andres ofreciendo hacer el viage que S. M. le prevenia, con una Relazⁿ
muy preciosa que trata sobre la misma jornada y navegazⁿ que
se havia de hacer, declarando entre otras cosas que las Islas
Philippinas estan dentro del Empeño etc. 2

El Rey = Devoto Padre Fray Andres de Vrdaneta de la orden
de Sant Agustín. Yo he sido informado que vos siendo seglar fuisteis
en el Armada de Loaysa, y fuisteis al Estrecho de Magallanes, y á la
especeria donde estovisteis ocho años en nuestro Servicio. Y por que aho-
ra nos habemos encargado á D.ⁿ Luis de Velasco, nuestro Virrey
de esta Nueva España, que embie dos Navios al descubrimiento de las
Islas del Poniente á via los Catalucos, y les ordene lo que han de ha-
cer, conforme á la instruccion que se le ha imbiado, y por que segund
la mucha noticia que diz que teneis de las cosas de aquella tierra
y entender, como entendeis bien la Navegacion della, y ser buen Co-
magrafo, seria de gran efecto que vos fuesedes en los dichos Navios, así
para lo que toca á la dicha Navegacion, como para el Servicio de Dios
nuestro Señor, y nuestro. Yo vos niego y encargo, que vais en los dichos
Navios, y hagais lo que por el dicho Virrey os fuere ordenado, que
demas del Servicio que hareis á nuestro Señor, Yo seré muy Servido,
y vos daré cuenta en ella cosa que recibais merced en lo

que hoiere lugar. De Valladolid á 24. de Setiembre de 559.
años = Yo el Rey = Refrendada de Enao = Señalada de Birnie-
ca = D. Juan Vazquez Agüero Jaraba.

(c. imp)

Sacra Católica Real Magestad = En principio de Mayo deste presen-
te año de setenta recevi el mandato de vuestra Real Magestad hecho
en Valladolid á veinte y quatro de Setiembre del año pasado de cin-
guenta y nueve, por el qual es servido mandarme venir en los rixos
que D. Luis de Velasco Wray de esta Nueva España por mandado de
vuestra Magestad embia á las Islas del Poniente, al qual mandato luego
obedi, como á mandato de mi Rey y señor, á quien siempre serui, y
hese las Reales pies, y manos de vuestra Magestad, por la merced y favor
que es servido hacerme en mandarme servir deste su Capellan y Sirvo.
La informacion que á vuestra Real Magestad han hecho de que yo
fui en la Tomada que el Comendador Frey Garcia de Loaysa en ser-
vicio de vuestra Magestad hizo para las Islas de cataluco, en el que
yo fui en ella el año de veinte y cinco, en la qual me ocupé 14 años
hasta que di la vuelta á España, donde en Valladolid el año de
treinta y seis di á vuestra Real Magestad cuenta y relacion dello
sucedido en aquella Tomada. Los años años de los quales estube de
servicio en las Islas de cataluco, y su comarca, sirviendo á D. M.
en de Soldado, como de Capitan, como en campos de su Real Magestad
hasta en tanto que por una Real Cedula nos fue mandado de via-
sena la tierra libremente á los Capitanes del Serenissimo Rey de

Portugal. Y vuelto de la especie a hasta el año de 52. que nuestro Señor Dios fué servido llamarme al estado de la Religión en que agora vivo me ocupé en servicio de S. M. y lo mas del tiempo en esta Nueva España donde por D.ⁿ Antonio de Mendoza Virrey dello me fueron encomendados cargos de calidad, así en las cosas de la guerra que se ofrecieron, como en tiempo de paz. Y despues que estoví en la Religión así mesmo se han ofrecido negocios importantes del servicio de S. M. en que algunas veces he vivido y D.ⁿ Luis de Velasco me ha ocupado. Y agora luego que el mandato de S. M. recibí de noticia dello al Padre Fray Agustín de Comuña Provincial de la orden de nuestro Padre San Agustín en esta Nueva España, y el y toda la orden con gran voluntad y afición que tienen al servicio de N. S. obedecieron lo á el, y á mi mandato, y me mandó me aperejaré á hacer este Viage con otros tres Religiosos. Y dado caso, que segund mi edad que para de 52. años y falta de salud que de presente tengo, y los muchos trabajos que desde mi mocedad he pasado, estaba necesitado de parar lo poco que me resta de vivir en quietud, pero considerado el gran zelo de S. M. para en todo lo que toca al servicio de nuestro Señor Dios, y aumento de su Santa Fé Católica, me he dispuesto para los trabajos desta Jornada solamente confiando en el auxilio Divino, mediante el qual en su misericordia espero que su Divina Mag.^d y vuestra Real Corona han de ser servidos muy mucho. El Virrey D.ⁿ Luis de Velasco me ha comunicado el mandato de vuestra Real Mag.^d á cerca dello que toca á la navegación que manda hacer al Toménte, y tratado con el lo que me ha parecido que conviene

Esta es equivocacion
me, segun los auto-
res, de su orden habia
nacido en 1498; y
por tanto debe decir
62 años. Véase Fr.
Gámpar de S. Agustín
en las Conquistas de las
Filipinas Lib. 1.^o Cap. 30.

al Servicio de nuestro Señor, é de Nuestra Mage. á conca deste ne-
gocio, á su Señoria le ha parecido que su Mage. tena Servicio en
que se de cuoma á su Real Corrima dello. Eni juntamente con esta va
mi parecer sobre ello para que su Mage. mandado ver, provea lo que
mas fuere su Servicio. A V. M. suplico se reciva de mi la voluntad con
que vivo, que es con deseo de acortar en el Servicio de nuestro Señor
Dios, y de V. M. cuya Real Persona, y muy gran Estado nuestro Señor
quando y conserve con aumento de muy mayores Reynos y Señorias y
despues le lleve á la Gloria celestial para que goze de aquel Reyno de la
Eternidad para donde le crió. De Mexico á 29. de Mayo de 1560. S. C. R. M.
Yojo los Reales pies y manos de S. M. vuestro muy humilde Capellan y
menor siervo = Fray Andres de Vrdaneda.

S. C. R. M. = Por que parece que podría haber algun inconveniente
ó corrupto en hacer la navegacion que S. M. manda hacer para lo
del Soniente desde esta Nueva España por el modo que es devido
de mandar que se haga, mandando que vayan derechos en busca de la
Isla Filipina por la misma razon que S. M. expresa en el mandado
que embia, que es que no entien en lo de Maluco por que no prozeja
que se contravione al auiento que S. M. tiene tomado con el Seren-
nísimo Rey de Portugal; pues es manifesto, y está claro, que la Isla
Filipina no solamente está dentro de los terminos de lo del Emperio,
de la dicha Isla á la parte del Soniente, con el meridiano de las Islas de Maluco, y la mayor parte
empero la punta que sale de toda la dicha Isla esta mas al oriente
del meridiano de Maluco; y el auiento é concierto de lo Capitulado de

lo del empeño es que desde las Islas de Maluco ácia la parte del
Oriente en 17. grados meridionales por la Equinocial que son 297. le-
guas y media á respecto de 17. leguas y media cada grado, se eche una
línea que vaya de polo á polo, y que al Poniente desta tal línea
de aquel semicírculo, ninguna de las Armadas de V. M. ni de
sus vaualtas puedan entrar, ni poblar, ni comerciar, hasta en tanto que
se deshaga la venta, ó empeño que está hecho; é por que como he
dicho, la dicha Isla Filipina, no solamente está dentro dello del
empeño, pero aun está la mayor parte della mas al occidente del
Meridiano de las mismas Islas de Maluco. Por lo qual parece que
podria haber algun inconveniente en mandar V. M. que los
dichos Navios, é gente fuesen á la dicha Isla Filipina sin mostrar
alguna causa legitima, ó piadosa para ello: por lo qual parece
que V. M. seria mas servido que mandase que fuesen desta
Nueva España dos Galeones, y un Satax, que será menester para
hacer el viage, á descubrir por el citar del Poniente desta Nueva
España, por las partes que á su Viageoy D.ⁿ Luis de Velasco le pa-
reciere haciendo la cruz hasta lo que llega á los terminos dello del
empeño que está hecho al Serenissimo Rey de Portugal, que es como
está dicho hasta lo que señala é divide la línea que va echada de
polo á polo mas al oriente de las Islas de Maluco 297. leguas
y media, para que nuestra Real Cruz. tenga noticia de las tier-
ras, é Islas, é gentes que hay en su demarcacion, para que así de s-
cubierto é sabido lo que hay, V. M. provea y mande lo que ma S

conenga al servicio de nuestro Señor Dios, y al suyo, é al bien
de los naturales de las tierras que así se descubrieron. Y demás de
se mandado parece que corresponden bien y será cosa piadosa, que
V. M. mande, que por quanto ha seydo informado, que en la Isla
Filipina, y en otras Islas comarcanas á ella se perdieron algunos
Españoles varales de V. M. que fueron á aquellas partes, así en el
Armada de Loaysa, que partió de España el año de 25, como de los
Navios que embió el conque del valle desde la Nueva España el
año de 27, como de los que embió el conque D.ⁿ Antonio de Cuatrecasas
desde la dicha Nueva España el año de 32, demás de otros que se
perdieron en un navio del mismo conque del valle que veniendo
del Peru para la Nueva España se desdovió con tiempo con
maris, é se perdió en aquel Archipiélago. E por que agora V. M. ha
seydo informado que algunos de los dichos Españoles que así se perdie-
ron en algunos de los dichos Navios están presos y cautivos entre los
Infieles de la dicha Isla Filipina, es V. M. servido por servicio de
nuestro Señor Dios, y por hacer bien y merced á sus Subditos, y para
las compadecionase dello, que los dichos Navios que así fueron á
descubrir, lleguen hasta la dicha Isla Filipina, donde los dichos
Españoles están cautivos, y llegados en la dicha Isla, y suatos en ella
sepan de los Indios naturales della, que Españoles hay en aquella
Isla, y las demas comarcanas á ella, para que sabido lo que hay recaten,
y comynen á todos ellos, é á sus hijos, si tubieren algunos por que no
se pierdan sus Animas; é para los comynar así liberen algunos

mercaderias que sean tales que se sepa que mas agrade á los dichos Indios de las dichas Islas. Eni recondados los dichos Españoles, é sacados del cautiverio en que están, don la vuelta para la Nueva España quando les pareciere que es tiempo conuenible para hacer su navegación, sin ir á las Islas de Maluco, ni sin ocupar en tratos, ni mercaderias, excepto comprando algunas cosas que sean dignas de ser para muerta, ó los bastimentos, é las demas cosas que tubieren necesidad para su navegación. Y para hacer esta navegación sea V. M. servido de mandar que se busquen los mejores Pilotos que se pudieren haber, demas de las personas planicas que están en la Tomasa, para que se traiga la mas cierta relacion que pudiese sea, an de lo que nuevamente descubrieron, como de la longitud, é camino que hay desde la Nueva España, á la dicha Isla Filipina, y á las demas de su Comarca, para que se tenga entendido hasta donde llegan los 180^{os} grados de longitud de la demarcacion de V. M. Eni parece que no solamente que hay justa causa para llegarnos á la Isla Filipina en busca de los dichos sus reuoltos, para ponerlos en libertad, sacándolos del cautiverio en que están; pero parece que hay obligacion para ello, que se perdieron yendo en seruido de V. M. Y demas del seruido que á nuestro Señor Dios se haná, é gran bien é merced á ellos en sacarlos del poder de los Infieles, podrían aprovechar mucho con la lengua que sabran y noticias que tornan, de que V. M. será muy seruido = Fray Andres de Urdaneta.

(c. imp)

El Rey = Fray Andres de Valera de la orden de Sant Augustin
 Y nuestra letra de 28 de Mayo del año pasado de 1560. y por ella
 he entendido el oficio que haceis de ir á las Islas del Comien-
 to en los rabios que D^o Luis de Velasco nuestro Virrey de esa tier-
 ra por nuestro mandado embia á ellas en cumplimiento dello que os
 encargamos cerca dello, y agradeceres mucho la voluntad con que os ofe-
 cis á hacer esta Jornada, entendiendole ser en servicio de nuestro Señor y
 nuestro. dello qual mandare tener memoria para que recibais merced en
 lo que se oficiere, y hobiere lugar. Yo os encargo que conforme á nuestro
 oficio hagais la Jornada, y en ella lo que de vuestra religion y
 bondad se confia, que en lo que toca al parecer que embianes se ha re-
 mitido todo al dicho Virrey para que el provea en ello lo que mas
 conviniere conforme á lo que le está ordenado. De otro lugar á 2 de Julio
 de 1561 = Yo el Rey = Comandado de su Magestad = Francisco de
 Enago.

Hállanse originales en el Archivo Real e Indias en Sevilla, entre los papeles
 tratados en d^{ta} legajo 2.^o rotulado: Papeles tocantes á las Islas de Icaluco
 y Filipinas. Cauadas desde el año de 1561 hasta el de 1568 — Compuestas
 en 9 de Diciembre en 1793.

Y. B.

Martin Fern^o de Navarrete

Transcripción

Documento 1

El Rey:

Devoto padre fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín: Yo he sido informado que vos siendo seglar fuisteis en la armada de Loaysa y pasasteis al estrecho de Magallanes y a la Especiería, donde estuvisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque ahora Nos habemos encargado a D. Luis de Velasco, nuestro Visorrey de esa Nueva España, que envíe dos navíos al descubrimiento de las islas de Poniente, hacia los Malucos, y les ordene lo que han de hacer conforme a la instrucción que se le ha enviado; y por que según la mucha noticia que diz que teneis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendéis bien, la navegación della y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuesedes en los dichos navíos, así para lo que toca a la dicha navegación como para el servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro. Yo vos ruego y encargo que vais en los dichos navíos y hagais lo que por el dicho Visorrey os fuere ordenado, que demás del servicio que hareis a Nuestro Señor yo seré muy servido, y mandaré tener cuenta con ello para que recibáis merced en lo que hobiere lugar. De Valladolid a 24 de Setiembre de 559 años=*Yo el rey*=Refrendada de Eraso=Señalada de Birviesca= *D. Juan Vázquez Agreda Jaraba.*

Documento 2

Sacra Católica Real Majestad: En principio de Mayo deste presente año de sesenta, recibí el mandato de Vuestra Real Majestad hecho en Valladolid a 24 de Septiembre del año pasado de cincuenta y nueve, por el cual es servido mandarme vaya en los navíos de D. Luís de Velasco, Visorrey desta Nueva España por mandado de Vuestra Majestad, invía a las islas del Poniente, al cual mandato luego obedecí como a mandato de mi Rey y Señor, a quien siempre serví, y beso los reales pies y manos de Vuestra Majestad por la merced y favor que es servido hacerme en mandarme servir deste su Capellán y siervo. La información que a Vuestra Real Majestad han hecho de que yo fui en la jornada que el Comendador Frey García de Loaysa en servicio de Vuestra Majestad hizo para las islas de Maluco, así es, que yo fui en ella el año de veinte y cinco, en la cual me ocupé 11 años hasta que di la vuelta a

España, donde en Valladolid el año de treinta y seis di a Vuestra Real Persona cuenta y relación de lo sucedido en aquella jornada. Los ocho años de los cuales estuve de asiento en las islas de Maluco y su comarca, sirviendo a Vuestra Majestad asi de soldado como de capitán, como en cargos de su Real hacienda hasta que en tanto por una Real Cédula nos fue mandado dejásemos la tierra libremente a los capitanes del Serenísimos Rey de Portugal. Y vuelto de la Especiería, hasta el año de 52 que Nuestro Señor Dios fue servido llamarme al estado de la Religión, en que agora vivo, me ocupé en servicio de V. M., y lo mas del tiempo en esta Nueva España, donde por D. Antonio de Mendoza, Visorrey Della, me fueron encomendados cargos de calidad, así en las cosas de la guerra que se ofrecieron como en tiempo de paz. Y después que estoy en la Religión asimismo se has ofrecido negocios importantes del servicio de V. M., en que algunas veces su Visorrey, D. Luis de Velasco me ha ocupado. Y agora, luego que el mandato de V. M. recibí, di noticia dello al Padre Fray Agustín de Coruña, Provincial de la Orden de Nuestro Padre San Agustín en esta Nueva España, y él y toda la Orden, con gran voluntad y afición que tienen al servicio de V. M., obedeciéronlo a él, y a mi mandado, y me mandó me aparejase a hacer este viaje con otros tres religiosos. Y dado caso que segund mi edad, que pasa de 52 años [Navarrete señala en nota marginal : «Esta es equivocación , pues según los escritores de su Orden, había nacido en 1498 y, por tanto, debe decir 62 años. Véase Fr. Gaspar de San Agustín, en las *Conquistas de la Filipinas* , lib. 1º, cap. 30»] y falta de salud que de presente tengo, y los muchos trabajos que desde mi mocedad he pasado, estaba necesitado de pasar lo poco que me resta de vivir en quietud; pero considerado el gran celo de V. M., para en todo lo que toca al servicio de Nuestro Señor Dios y aumento de su Santa Fé Católica, me he dispuesto para los trabajos desta jornada, solamente confiando en el auxilio divino, mediante el cual, en su misericordia, espero que su Divina Majestad y Vuestra Real Persona han de ser servidos muy mucho. El Virrey, D. Luis de Velasco, me ha comunicado el mandato de Vuestra Real Majestad acerca de lo que toca a la navegación que manda hacer al Poniente; y tratado con él lo que me ha parecido que conviene al servicio de Nuestro Señor e de Vuestra Majestad, acerca de este negocio, a Su Señoría le ha parecido que Vuestra Majestad será servido en que se dé cuenta a su Real Persona dello. E así, juntamente con esta va mi parecer sobre ello para que Vuestra Majestad, mandado ver, provea lo que mas fuere su servicio. A V. M. suplico se reciba de mi la voluntad con que sirvo, que es con deseo de acertar en el servicio de Nuestro Señor Dios, y de V. M., cuya Real Persona y muy gran Estado Nuestro Señor guarde y conserve, con aumento de muy mayores Reinos y Señoríos, y después le lleve a la Gloria celestial para que goce de aquel Reino de la Eternidad para donde le

crió. De Méjico a 28 de Mayo de 1560.=S. C. R. M.=Beso los Reales pies y manos de V. M., vuestro muy humilde capellán y menor siervo, *Fray Andrés de Urdaneta*.

Documento 3

S. C. R. M.: Porque parece que podría haber algún inconveniente o escrúpulo en hacer la navegación que V. M. manda hacer para lo del Poniente desde esta Nueva España, por el modo que es servido de mandar que se haga, mandando que vayan derechos en busca de la isla Filipina, por la misma razón que V. M. expresa en el mandato que envía, que no entren en lo de Maluco porque no parezca que se contraviene el asiento que V. M. tiene tomado con el Serenísimo Rey de Portugal; pues es manifiesto, y está claro, que la isla Filipina no solamente está dentro de los términos de lo del Empeño, empero la punta que sale de dicha isla a la parte del Levante está en el meridiano de las islas del Maluco, y la mayor parte de la dicha isla está más al Poniente del meridiano del Maluco; y el asiento e concierto de lo capitulado sobre lo del Empeño es que desde las islas de Maluco, hacia la parte del Oriente en 17 grados, mediendolos por la Equinoccial, que son 297 leguas y media a respeto de 17 leguas y media cada grado, se eche una línea que vaya de polo a polo, y que al Poniente de esta tal línea, de aquel semicírculo, ninguna de las Armadas de V. M. ni de sus vasallos puedan entrar, ni poblar, ni contratar, hasta en tanto que se deshaga la venta o empeño que está hecho; e, porque, como he dicho, la dicha isla Filipina no solamente está dentro de lo del Empeño, pero que aun está la mayor parte della mas al Occidente del meridiano de las mismas islas de Maluco. Por lo cual parece que podría haber algún inconveniente en mandar V. M. que los dichos navíos e gente, fuesen a la dicha isla Filipina sin mostrar alguna causa legítima o piadosa para ello; por lo cual parece que V. M. sería mas servido que mandase, que fuesen desta Nueva España dos galeones y un patax, que será menester para hacer el viaje a descubrir por el mar del Poniente desta Nueva España, por las partes que a su Visorrey, D. Luís de Velasco, le pareciere, arando la mar hasta lo que llega a los términos de lo del Empeño que está hecho al Serenísimo Rey de Portugal, que es, como está dicho, hasta lo que señala e divide la línea que va echada de polo a polo, mas al oriente de las islas de Maluco 297 leguas y media; para que Vuestra Real Majestad tenga noticia de las tierras e islas e gentes que hay en su demarcación, para que así descubierta e sabido lo que hay V. M. provea y mande lo que mas convenga al servicio de Nuestro Señor Dios, y al suyo, e al bien de los naturales de las tierras que así se descubrieren. Y demás deste

DOCUMENTO

mandato, parece que corresponderá bien y será cosa piadosa, qu V. M. mande, que por quanto ha sido informado que en la isla Filipina y en otras islas comarcanas a ella se perdieron algunos españoles, vasallos de V. M., que fueron a aquellas partes asi en el Armada de Loaysa, que partió de España el año de 25, como de los navíos que envió el Marqués del Valle desde la Nueva España el año de 27, como de los que envió el Visorrey Don Antonio de Mendoza desde la dicha Nueva España el año de 42, de más de otros que se perdieron en un navío del mismo Marqués del Valle, que viniendo del Perú para la Nueva España se desderrotó con tiempos contrarios e se perdió en aquel arcipiélago. E porque agora V. M. ha seido informado que algunos de los dichos españoles, que así se perdieron en algunos de los dichos navíos, están presos y cautivos entre los infieles de la dicha isla Filipina, es V. M. servido, por servicio de Nuestro Señor Dios y por hacer bien y merced a sus subditos y vasallos, compadeciéndose dellos, que los dichos navíos que así fueren a descubrir, lleguen hasta la dicha isla Filipina donde los dichos españoles están cautivos, y llegados a la dicha isla, y surtos en ella, sepan d los indios naturales Della que españoles hay en aquella isla y las demás comarcanas a ella. Para que, sabido los que hay, rescaten y compren a todos ellos e a sus hijos, si tuvieren algunos, porque no se pierdan sus ánimas; e para los comprar así, lleven algunas mercaderías, que sean tales que se sepa que mas agrade a los dichos indios de las dichas islas. E así rescatados los dichos españoles, e sacados dsel cautiverio en que estan, den la vuelta para la Nueva España cuando loes pareciere que es tiempo conveniente para hacer su navegación, sin ir a las islas de Maluco ni sin ocuparse en tratos ni mercaderías, ecepto comprando algunas cosas que sean dignas de ver, para muestra, o los bastimentos e las demas cosas que tuvieren necesidad para su navegación. Y para hacer esta navegación, sea V. M. servido de mandar que se busquen los mejores Pilotos que se pudieren haber, demas de las personas pláticas que irán en la jornada, para que se traiga la mas cierta relación que posible sea, así de lo que nuevamente descubrieren como de la longitud e camino que hay desde la Nueva España a la dicha isla Filipina y a las demas de sus comarca, para que se tenga entendido hasta donde llegan los 180 grados de longitud de la demarcación de V. R. M. E así parece que no solamente que hay justa causa para llegarnos a la isla Filipina en busca de los dichos sus vasallos, para ponerlos en libertad, sacándolos del cautiverio en que están, pero parece que hay obligación para ello pues se perdieron yendo en servicio de V. R. M.; y demas del servicio que a Nuestro Señor Dios se hará, e gran bien e merced a ellos en sacallos del poder de los infieles, podrán aprovechar mucho con la lengua que sabrán y noticias que ternán, de que V. R. M. será muy servido =*Fray Andrés de Urdaneta.*

Documento 4

El Rey:

Fray Andrés de Urdaneta de la Orden de San Agustín: Vi vuestra letra de 28 de Mayo del año pasado de 1560 y por ella he entendido el ofrecimiento que haceis de ir a las islas del Poniente en los navíos que Don Luís de Velasco, nuestro Visorrey de esa tierra, por nuestro mandado envía a ellas en cumplimiento de lo que os encargamos cerca dello; y agradezcoos mucho la voluntad con que os ofreceis a hacer esta jornada, entendiendo ser en servicio de Dios Nuestro Señor y nuestro, de lo cual mandaré tener memoria para que recibais merced en lo que se ofreciere y hobiere lugar. Yo os encargo, que conforme a vuestro ofrecimiento, hagais la jornada y en ella lo que de vuestra religión y bondad se confía, que en lo que toca al parecer que enviastes se ha remitido todo al dicho Visorrey para que él provea en ello lo que mas conviniere conforme a lo que le está ordenado. De Aranjuez a 4 de Marzo de 1561=*Yo el Rey*=Por mandato de su Majestad =*Francisco de Eraso*.

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

El procedimiento para solicitar una obra en impresión bajo demanda será el siguiente:
Enviar un correo electrónico a **publicaciones.venta@oc.mde.es** especificando los siguientes datos:

Nombre y apellidos

NIF

Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

Dirección de facturación (si diferente a la dirección de envío)

Título y autor de la obra que desea en impresión bajo demanda

Número de ejemplares que desea

Recibirá en su correo electrónico un presupuesto detallado del pedido solicitado, así como, instrucciones para realizar el pago del mismo.

Si acepta el presupuesto, deberá realizar el abono y enviar por correo electrónico a: **publicaciones.venta@oc.mde.es** el justificante de pago.

En breve plazo recibirá en la dirección especificada el pedido, así como la factura definitiva.

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

*Dirección de envío:
(sólo si es distinta a la anterior)*

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



Publicaciones de Defensa
Camino de los Ingenieros, 6 • 28047 Madrid
Teléfono: 91 364 74 27 (Pedidos)
publicaciones.venta@oc.mde.es

RECENSIONES

ABULAFIA, David: *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*. Crítica, Barcelona, 2013, 794 págs., ilustraciones. ISBN 978-84-9892-547-0.

La historia del Mediterráneo es parte sustancial de la historia de la humanidad. Su cuenca equivale en extensión a la mitad de Europa, y sus aguas tienen un porcentaje volumétrico de sal superior al del Atlántico, el Índico y el resto de los mares, excepción hecha del golfo de Suez y el Mar Rojo. Entre sus márgenes subsisten milenarias huellas de civilizaciones de muy diferente impronta —latina, árabe, griega—, pero tributarias todas de un acervo común condensado simbólicamente en la vid o el olivo.

Los fenicios, impulsados por la necesidad, se hacen mercaderes —y por tanto navegantes— y ampliando el marco de sus correrías llegarán a distintos puntos del Mediterráneo, cuya cultura comenzarán a modelar. Luego, el peso esencial de las comunicaciones marítimas hace del Mediterráneo artífice de la afirmación del poder romano, siendo pieza fundamental de su victoria contra Cartago e instrumento indispensable de su expansión territorial y del asentamiento de la civilización latina. Durante la Edad Media, buena parte de las Cruzadas fueron mediterráneas, y corsarios y piratas hicieron de sus aguas ámbito de sus pillajes. Mar, por tanto, crucial, en lo geoestratégico y en lo geopolítico, pero también mar en cuyas riberas distintos pueblos se asentaron y echaron raíces firmes, como va a poder contemplarse en las documentadas y nutridas páginas de este libro.

El prestigioso profesor David Abulafia, en esta magna obra que es *El gran mar. Una historia humana del Mediterráneo*, nos ofrece una completa panorámica que abarca más de 20.000 años de relaciones entre comerciantes, piratas y misioneros, ascensos y caídas de imperios, contrastes culturales, enfrentamientos religiosos, migraciones y genocidios. En los cinco grandes bloques en que se estructura el libro, correspondiente cada uno de ellos a un periodo distinto, la solemne dimensión humana del *Mare Nostrum* se ve subrayada en todo su vigor. De estos cinco bloques resultan cinco Mediterráneos distintos, el primero de los cuales arranca más o menos por la época en que se afirma que cayó Troya, y el último alcanza la segunda mitad del siglo xx. Este monumental fresco histórico proporciona al lector material suficiente para un análisis cabal. Y tal caudal de erudición, por añadidura, viene servido en una prosa que llega a ratos a apasionar, conmover y hasta a *enganchar*, aligerando con su amenidad la densidad de la materia.

En resumen, un gran trabajo, una apasionante investigación que puede marcar un antes y un después en la no escasa bibliografía de un mar para todos íntimo y cercano.

RECENSIONES

DELGADO BAÑÓN, Luis: *La fragata Lealtad. Del mar Caribe al Cantábrico*, vol. XXIII de *Una saga marinera española*. Noray, Barcelona, 2013, 440 págs. ISBN 978-84-7486-253-9.

Veintitrés buques de muy distintas características y épocas lucen su nombre en los otros tantos títulos que integran por el momento *Una saga marinera española*, colección de narrativa histórica aún en curso que ha acogido en sus páginas ya a tres generaciones de un mismo linaje, el de los Leñanza, a través de cuyos ojos hemos podido ver la historia en vivo, asistiendo a hitos de la marina española de guerra como el sitio de Gibraltar o Trafalgar, entre otros. Es deseo del autor que este cabal e instructivo periplo por la historia naval patria se clausure con la faceta naval de la última guerra civil española, por lo que veremos posiblemente a algún Leñanza a bordo del *Canarias* o el *Cervera*, y a otro en el *Jaime I* o el *Libertad*.

Este nuevo volumen de la serie, *La fragata Lealtad*, abarca un arco temporal de nueve años (1825-1834). La acción discurrirá enmarcada en dos escenarios muy diferentes y distantes entre sí. Si en el anterior volumen de *Una saga marinera española* el navío *Asia* —luego devenido en *Congreso Mexicano*— ponía desde Cádiz proa a América para levantar el bloqueo de El Callao, en esta entrega es la *Lealtad*, encuadrada en la división naval al mando del brigadier Laborde, la que deberá hacer frente a la amenaza de las nuevas naciones americanas surgidas de los antiguos virreinos, enfrentadas a España, su antigua patria. Diez años después, la fragata, bastante «trabajada» y deteriorada, participa en los prolegómenos de la primera guerra carlista.

Como en todas las entregas de la «marca-Delgado», sus dotes de narrador prestan un inestimable servicio a la divulgación histórica, y la recreación de los hechos relatados está seria y solventemente documentada, aparte de mantener el interés del lector desde la primera hasta la última página. Y, no bien terminado el libro, el lector empieza a aguardar con impaciencia el próximo. Al parecer nos transportará a los tiempos de la Marina isabelina y llevará por título *El vapor de ruedas Isabel II*.

MAESTRO, Manuel: *El escribano de San Martín. Crónica del encuentro entre dos mares*. Fundación Letras del Mar, Madrid, 2012, 240 págs., ilustraciones. ISBN 978-84-616.

La fervorosa y constante atención que Manuel Maestro, periodista, escritor e historiador, actual presidente del Círculo Letras del Mar, viene dedicando al quehacer naval en sus múltiples facetas se pone de manifiesto nuevamente en este libro, *El escribano de San Martín*, relato ágil y jugoso como todos los suyos.

Motivado por la coincidencia del quinto centenario del descubrimiento del Pacífico (2013) con el centenario de la inauguración del canal de Panamá (2014), esta acertada conjunción histórico-literaria recrea en clave de ficción

la trascendental empresa que encabezó Vasco Núñez de Balboa, aderezándola en acertada síntesis con los avatares de la construcción del canal panameño, que unió dos mares y cuyas obras de reconstrucción y ampliación constituyen hoy noticias de amplia notoriedad y alcance.

El escribano de marras no es otro que Andrés de Valderrábano, nacido en San Martín de Valdeiglesias cinco años antes de que viniera al mundo el descubridor del Pacífico. Valderrábano acompaña a Balboa en toda su peripécia en calidad de escribano regio, pero ejerce de cronista más que de fedatario de unos hechos a los que Manuel Maestro, con su buen oficio, sabe sacar jugo narrativo. El libro, pues, cumple con creces su doble objetivo de instruir y distraer y, sobre todo, propicia el análisis de este hecho de la unión de dos océanos, de tanto alcance geopolítico.

Valores añadidos a la obra son el enjundioso prólogo del duque de Veragua, siempre inmerso en el estudio de la figura de su ilustre antepasado, y la notable bibliografía utilizada, que trasluce una vez más el alto nivel intelectual del autor.

ANCA ALAMILLO, Alejandro: *Buques de la Armada española del siglo XIX: la Marina isabelina (1834-1867)*. Edición del autor, Madrid, 2012, 190 págs., ilustraciones. ISBN 978-84-1172-0.

La destacada aportación que el investigador naval Alejandro Anca Alamillo viene realizando con continuidad y coherencia, alcanza un nuevo punto de inflexión con la publicación de *Buques de la Armada española del siglo XIX: la Marina isabelina (1834-1867)*, última entrega de su estudio sobre los buques de la Armada española, y a la que habían precedido *Los buques del Sexenio Revolucionario y la Restauración (1868-1900)* (Ministerio de Defensa, 2009) y *Buques de la Armada española del siglo XX* (Ministerio de Defensa, 2008). El hecho de que la edición de la serie se salte la linealidad cronológica obedece lógicamente a los azares de los programas editoriales.

La historia en fichas no es fácil de afrontar. Demanda un esfuerzo investigador adicional, con muchas horas de paciente trabajo acumulando datos, contrastando fechas, tipologías, características técnicas y humanas. Para acometer un empeño tal se requiere mucha devoción hacia la Armada/institución. Si esa devoción está latente en el conjunto de la obra de Anca Alamillo, en esta que reseñamos se hace manifiesta, pues el autor sufraga la edición de su propio bolsillo, decisión valiente que merece el mayor de los elogios.

Durante el reinado de Isabel II, la Marina sufrió un proceso de reconstrucción laborioso y complejo, pues en él se producen las primeras transformaciones de la vela al vapor. Es también un periodo en que los buques de la Armada participaron en numerosas operaciones navales, conocidas unas y casi ignoradas otras, pero todas referidas por Anca Alamillo convenientemente.

Libro de indudable utilidad para historiadores e investigadores, fruto del paciente e ingrato esfuerzo que entraña la elaboración de una obra de consul-

RECENSIONES

ta, esfuerzo pocas veces reconocido, pero muy meritorio, como expone el almirante Moreno Barberá en su corto pero atinado prólogo: «En su conjunto la obra resulta de extraordinario valor para cualquier estudio de carácter técnico o histórico relacionado con nuestra querida Armada Española».

J.C.P.

**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 PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES 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 BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALE.—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 CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD 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 SOCIOLOGICOS
- 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 ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA 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 FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
- 45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO
- 53.—VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL.
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA
- 59.—XXXVI Y XXXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOROCCIDENTALES
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828

SUSCRIPCIONES:

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28071 MADRID
Teléf.: 91 312 44 27
Fax: 91 379 59 45
C/e: ihcn@fn.mde.es

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

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 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 donde figure el título del mismo, un breve resumen, 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. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. 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. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. 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.
- 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.

