

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXI

2013

Núm. 123

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XXXI

2013

Núm. 123



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; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de fragata, 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](mailto:ihcn@fn.mde.es)

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto 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> .....	7
<i>La guerra en la mar en las Siete Partidas</i> , por Felipe Espilez Murciano .....	9
<i>Un triunfo no buscado. Américo Vespucio, quinientos años después</i> , por Mariano Cuesta Domingo .....	39
<i>José de Mendoza y Ríos, un gran oficial de Marina y eminente científico en el olvido</i> , por Alfredo Surroca Carrascosa y José María Blanco Núñez .....	55
<i>El monumento a Liniers y Gutiérrez de la Concha en el Panteón de Marinos Ilustres de San Carlos</i> , por Carlos A. Page .....	71
<i>La solicitud de Cervantes para ir a las Indias</i> , por María Victoria del Rosario Liévano de Malik .....	85
La historia marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo .....	95
La Historia vivida: <i>Una curiosidad en la carrera del estaño</i> Noticias generales	
Documento: <i>Medidas de los galeones Santa Ana y Nuestra Señora de la Almudena, transcritas en junio y julio de 1668, respectivamente</i> .....	103
Recensiones .....	109



## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**Felipe Espilez Murciano** es licenciado en Derecho y técnico del Catastro. Publicó numerosos artículos en la revista digital *La Prensa Hoy*, de la que fue director durante toda su vigencia editorial. Su último artículo lleva por título «La regulación de la vivienda en el Código de Hammurabi», que apareció en las páginas de *Ciudad y Territorio* (núm. 160, pp. 411-417), revista editada por el Ministerio de Fomento. Premio nacional de Derecho por la UNED, Felipe Espilez presta a día de hoy servicio en el mencionado ministerio como jefe de su servicio de información.

**Mariano Cuesta Domingo** es catedrático de Historia de los Descubrimientos y Exploraciones de la Universidad Complutense de Madrid. Posee varios premios y condecoraciones, españolas y extranjeras. Ha sido vicepresidente de la Asociación Europea de Estudio de las Exploraciones y Descubrimientos y director del Seminario de Descubrimientos y Cartografía (IEIIP), así como conservador del Museo de América de Madrid, vocal-bibliotecario de la junta directiva de la Real Sociedad Geográfica y miembro de varias academias y sociedades. Cuesta Domingo es autor de numerosos artículos y libros, algunos de ellos auspiciados por el Instituto de Historia y Cultural Naval.

**Alfredo Surroca Carrascosa** es físico especializado en Geofísica por la Universidad Complutense de Madrid. Ha ejercido su profesión en los laboratorios de la Compañía General de Electricidad de Francia y en los de la Universidad de Toulouse, dentro del campo de la piezoelectricidad y los dieléctricos sólidos, y ocupado cargos de responsabilidad en varias empresas multinacionales. Su permanente interés por el mar, la navegación y la náutica le ha llevado a impartir conferencias relacionadas con esas materias y con la cartografía náutica, cuestiones sobre las que también ha publicado libros y artículos, entre los que destacan algunas de sus obras más recientes, como *Cartografía hispánica: imagen de un mundo en crecimiento*, *Cartografía medieval hispánica: imagen de un mundo en construcción* o *Porter Casanate y los errores de la navegación española en el siglo xvii*. Surroca Carrascosa es miembro de la Real Sociedad Española de Física, de la Real Sociedad Geográfica, de la Real Liga Naval Española —de cuya comisión de cultura es presidente—, de la Real Asamblea de Capitanes de Yate y del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid.

**José María Blanco Núñez** es capitán de navío en situación de retirado, especialista en Comunicaciones y diplomado en diversas aptitudes nacionales y extranjeras. Además de su embarque como subalterno, ha mandado diferentes tipos de buques. Entre otros destinos, fue profesor de Estrategia de la Escuela de Guerra Naval y miembro de la representación militar española ante el Cuartel General de la OTAN, en Bruselas. Activo conferenciante en numerosos foros nacionales y extranjeros, ha publicado varios libros y numerosos artículos en revistas nacionales. Entre los primeros son de destacar: *La diversión de Tolón* —en colaboración con el almirante Indalecio Núñez, premio Virgen del Carmen—, *La Armada española en la primera mitad del siglo xviii* (2001), *La Armada española en la segunda mitad del siglo xviii* (2005), *La recuperación de Salvador de Bahía de Todos los Santos* (2006) —obra esta publicada en Portugal— y *Los buques de la Escuela de Navales* (2009). Colaborador de diversas cátedras y seminarios, ha participado en congresos internacionales de historia militar en varias ciudades europeas y es en la actualidad miembro de la Comisión Internacional de Historia Militar (por elección), del Comité Español de Ciencias Históricas y, en calidad de académico correspondiente, de la Real Academia de la Historia.

**Carlos A. Page** es arquitecto y doctor en Historia. Investigador independiente del CONICET (Argentina), es exbecario de la Fundación Carolina, dos veces del Ministerio de Cultura de España e investigador invitado del CSIC de España y del CNR de Italia. En el ámbito de la función pública, fue director de Patrimonio Cultural de la municipalidad de la ciudad de Córdoba (2000-2002) y del Museo Histórico Provincial Marqués de Sobremonte (2002). Ha organizado y participado en numerosos congresos internacionales (Argentina, Paraguay, Brasil, Colombia y España) y publicado más de veinte libros, algunos en coautoría con Ramón Gutiérrez, Marcela Aspell y Luis Tognetti, así como unos doscientos artículos en revistas científicas y divulgativas en varios países. Entre sus últimos libros cabe destacar *Los viajes de Europa a Buenos Aires según las crónicas de los jesuitas de los siglos XVII y XVIII* (2007), *El espacio público en las ciudades hispanoamericanas: el caso de Córdoba (Argentina), siglos XVI a XVIII* (2008) y *Relatos desde el exilio: memorias de los jesuitas expulsos de la antigua Provincia del Paraguay* (2011).

**María Victoria Liévano de Malik**, colombiana, es investigadora naval y militar de las Indias Occidentales (Caribe, Suramérica, Centroamérica, Filipinas, siglos XVI-XIX). Sus estudios universitarios cubren un amplio espectro de disciplinas, en el que figuran las ciencias políticas y económicas, la genealogía y heráldica y las bellas artes. Conferenciante sobre fortificaciones de las Indias Occidentales en cursos de fortificación y poliorcética organizados por el Instituto de Historia y Cultura Militar, ha sido en su país secretaria general de la Comisión Nacional de la Unesco y asesora del bogotano Museo Militar.

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.

## NOTA EDITORIAL

UN año más agradecemos a nuestros lectores su fidelidad. Pero en este 2013 que concluye queremos encarecer particularmente esas acostumbradas muestras de gratitud pues, gracias a la comprensión y paciencia de quienes nos siguen, hemos cumplido un año más de vida de la REVISTA, a pesar de las voces en la sombra que dudaban de nuestra capacidad, tantas veces puesta en entredicho y otras tantas acreditada, y de que se han amontonado los obstáculos para llevar a feliz término nuestra labor editorial dentro de los márgenes temporales que tenemos fijados. Y si bien es verdad que no hemos alcanzado dicha meta corriendo, sino caminando, nadie dice que sea pecado el caminar.

Dadas que han sido a nuestros lectores las gracias, nos presentamos con una REVISTA que, a buen seguro, colmará sus aspiraciones de saber, sus inquietudes por conocer, sus ansias de comprender. Por ser el que cierra el año, hemos confeccionado un número cronológicamente transversal, cuyos artículos abarcan un espectro cronológico amplio que arranca de la Edad Media y, pasando por la edad moderna, llega hasta la contemporánea. Y así, empezamos en el siglo XIII, con el código alfonsino de las Siete Partidas y el papel que en él desempeñan los navíos de guerra, germen de la futura Marina española, que aquí empieza a despuntar. Desplazándonos por la historia, llegaremos hasta la edad moderna, donde se emplaza la figura de Américo Vesputio, quien, queriéndolo o no, convirtiéndose en epónimo del Nuevo Mundo, consiguió adueñarse del protagonismo del Descubrimiento, y hasta podría decirse que «patentarlo».

Un poco posterior, la figura de José Mendoza y Ríos emerge para rehabilitarse de la ingratitude de un mundo coetáneo que no supo reconocer a sus logros el valor que atesoraban, como les ha sucedido a tantos otros. Los españoles, que nos quedamos boquiabiertos ante cualquier banalidad que venga del exterior, no sabemos reconocer el mérito de lo que nos ofrecen nuestros compatriotas. Mendoza y Ríos no solo fue el impulsor de la creación, de la instauración de la cultura en la Armada a través de sus recomendaciones para reunir el saber histórico y científico de su época en una institución que lo hiciera llegar a las generaciones futuras, sino que asombró a propios y extraños con su método para el cálculo de la longitud valiéndose de las distancias lunares.

El trabajo relativo al monumento funerario de Liniers y De la Concha nos señala que «los últimos héroes de la Patria Vieja fueron las primeras victorias de la Patria Nueva», y su evocación es harto oportuna cuando no hace mucho, el 10 de mayo de 2013, se ha enmendado la placa que señalaba en el Panteón de Marinos Ilustres su lugar de reposo, para extenderla a todos los que, junto con ellos, dieron la vida por sus ideales en Monte Papagayo, ceremonia que contó con la presencia de autoridades de España, Argentina y Francia y de numerosos descendientes de los héroes.

Un documentado artículo sobre una curiosa solicitud de Cervantes en demanda de un empleo en Indias —petición denegada y despachada, como no podía ser de otra forma, con una escueta nota en el margen inferior— cubre el espacio temporal entre Vespucio y Mendoza y Ríos y pone un broche más que interesante a la primera parte del número 123 de la *Revista de Historia Naval*, que se completa con las secciones fijas habituales y nos impulsa con energías renovadas al 2014, que a buen seguro va a ser un año que a todos nos dejará innumerables recuerdos que un día figurarán en estas páginas.

Feliz Navidad, felices fiestas, venturoso año 2014 a todos los que de una u otra forma entran en contacto con nosotros, deseos que hacemos extensivos a todos los que no lo hacen. De nosotros, de nuestra diligencia y tesón, depende que el año venidero, cuando reiteremos las felicitaciones, hayan pasado a integrar el grupo de los primeros.

# LA GUERRA EN LA MAR EN *LAS SIETE PARTIDAS*

Felipe ESPILEZ MURCIANO  
Licenciado en Derecho

## La actividad naval de Alfonso X

**L**A actividad naval de Alfonso X está contrastada por distintos documentos que la atestiguan fehacientemente. Se podría decir que, desde antes de la publicación de *Las Siete Partidas*, y también después, el monarca despliega su actividad a través de varios frentes, en una decidida búsqueda de consolidar su poderío en la mar. Dentro de estas líneas de actuación se pueden nombrar la creación de infraestructuras de carácter naval —ámbito en el que cabe destacar, por su importancia, la construcción de las atarazanas de Sevilla— y la institución del Almirantazgo. Cabe señalar, asimismo, su intensa actividad negociadora, que se plasmaría en sus pactos con el Papa, en acuerdos con ciudades extranjeras y en contratos con cómitres españoles y foráneos. De todo ello se da breve noticia a continuación, con el ánimo de dejar en el lector una impresión cierta de la intención del monarca de potenciar su dominio marítimo, siguiendo para ello una compleja estrategia a través de varias vías.

Respecto a la construcción de las Reales Atarazanas de Sevilla, el rey se preocupó de forma decidida en rematar su construcción, iniciada durante el reinado de su padre, Fernando III. Aunque algunos historiadores prefieren hablar de reconstrucción, esta matización no desmerece el hecho de que el Rey Sabio dio a las atarazanas hispalenses un renovado impulso militar y económico.

El arsenal en cuestión, de grandes dimensiones, estaba delimitado por un cuadrilátero cada uno de cuyos lados medía 182 metros de longitud aproximadamente. Se articulaba en 16 naves de anchura desigual, aunque considerable en todos los casos, separadas por pilares que sustentaban unos arcos de medio cañón agudo de casi 13 metros de altura, bajo los cuales se fabricaban y, en algunos casos, se albergaban los navíos. Respecto al suministro de madera, fundamental para la construcción de los barcos de aquella época, en 1253 se decretó la tala libre en los montes del rey, medida que permaneció vigente durante años.

Al tiempo que organizaba la flota y sentaba las bases estructurales de la fabricación de naves, Alfonso X solicitó al papa que la Iglesia aceptase los pactos o alianzas que concertase con los musulmanes, a lo que Inocencio IV

dio su consentimiento en octubre de 1252. Posteriormente esa ayuda se amplió, pues en los dos años posteriores el citado pontífice concedió indulgencia plenaria a los alistados como cruzados, al tiempo que autorizaba al rey a tomar una parte de los diezmos recaudados para financiar la cruzada.

Aunque otro tipo de actividades políticas, algunas de ellas internacionales, menguaban el tiempo que Alfonso X podía dedicar a los asuntos marinos, la persistente preocupación del monarca por el problema africano le lleva a cerrar acuerdos dirigidos a reforzar su poder marítimo.

En junio de 1253 pacta con el maestre de Santiago Pelayo Pérez Correa que este, durante tres meses al año, tuviera aparejada una galera con 200 hombres a cambio de 1.600 aranzadas de olivar en el Aljarafe y 250 maravedíes de oro el primer año, añadiéndose que cualquier botín que se obtuviera se partiría por mitad entre rey y maestre.

En agosto de 1253, Alfonso X contrata a un grupo de 21 marineros cántabros, franceses e italianos, a los que ofrece el cargo de cómitres de sus navíos. A cambio de su compromiso, el monarca ofrece a estos hombres un salario, además de tierras y casas en Sevilla y su comarca. Los cómitres debían cuidar de la galera que el rey les entregase, y tenerla siempre provista de todo lo necesario, además de obligarse a rehacerla cada nueve años. La previsión del reparto de las ganancias era por mitades: una para el rey, otra para los cómitres y tripulantes.

Poco después el rey suscribe otro contrato con 10 cómitres, con quienes acordaba que cada uno de ellos soportaría cada nueve años los costes de una galera, a la que deberían tener a punto para la navegación y el combate.

Se pueden citar también, entre otros, los acuerdos suscritos con los pisanos que, a finales de 1254, le prometieron 10 galeras. Dos años después está documentado un acuerdo idéntico con Marsella que comprometía a la ciudad por espacio de tres meses, transcurridos los cuales los gastos serían asumidos por el rey de Castilla.

Todas estas acciones fueron completadas, a modo de remate, con la creación del cargo de Almirante de la Mar, del que se dará cumplida noticia posteriormente, en el apartado dedicado a la tripulación de los navíos.

### **La guerra de la mar («la guerra de la mar es como cosa desamparada y de mayor peligro que la de la tierra por las grandes desaventuras que pueden y venir y acaecer»)**

#### *La guerra de la mar (partida II, título XXIV)*

Mediante diversas leyes se va dando noticia de los varios aspectos de esta cuestión. A manera de prólogo de lo que después se irá diciendo, se declara que es preciso distinguir la guerra por mar de la realizada en tierra, pues son de distinta condición, añadiendo que se tratará también de qué cosas son necesarias para llevarla a cabo, qué hombres son menester, cómo se deben acaudillar, cuán-

tos navíos son precisos para hacer este tipo de guerra, de qué cosas deben estar abastecidos para ello y qué pena merecen aquellos que errasen en su cometido.

Para explicar la forma en que se hace la guerra por mar, *Las Partidas* la comparan con la guerra por tierra, empleando a veces analogías un tanto forzadas, pero con un ánimo descriptivo evidente. Se señala que tal guerra se hace en dos maneras. La primera, a través de una flota de galeras y de naves con «poder de gente», así como la hace «la gran hueste por la tierra». La segunda, por medio de algunas galeras o de naves corrientes armadas en corso. Se determina aquí, como se hace en alguna otra ley, la diferencia entre flota y armada, consistente en el número de navíos empleados, mayor en la primera que en la segunda.

Después de dividir en dos la forma de la guerra por mar, como ya se ha dicho, se indica que, para ella, son necesarias cuatro condiciones:

- 1) tener conocimientos de la mar y los vientos;
- 2) poseer navíos bien pertrechados de hombres, armas y el resto de cosas que fueran necesarias, según conviniese a la empresa que se quisiera acometer;
- 3) disponer de una tripulación diligente «que no se dé tardanza en las cosas», pues la propia mar, se argumenta, «no se da a la vagancia de las cosas» y exige que quienes navegan por ella deben ser «acuciosos y apresurados» en lo que quieran hacer.

En cuarto y último lugar se exige que los hombres sean «muy acaudillados». Es decir, en términos más modernos, se está haciendo alusión a la disciplina de la marinería y, en general, de toda la tripulación. Y se fundamenta esta exigencia con una analogía de contraste respecto de la guerra en tierra. Se explica que en tierra los hombres pueden ir por sus pies y en sus bestias a donde y cuando quisiesen, pero en la mar no está en su mano como aquellos que van por pies o por cabalgaduras, pues en los navíos, que son de madera y tienen los vientos por freno, no pueden defenderse como quisieren, ni dejarse caer de las cabalgaduras en que van, ni desviarse o huir para guarecerse ni aun en peligro de muerte. Y, por las razones expuestas, se finaliza la ley pidiendo, de nuevo, un fuerte acaudillamiento, toda vez que, por añadidura, se estima que el desmandamiento sería mayor y más peligroso que en el caso de la guerra en tierra, lo que exige un mayor rigor en el tratamiento del caudillaje.

*Honra y deshonra, según sus actos, de los que se aventuran a guerrear en la mar (partida II, título XXIV, ley X)*

Declaran *Las Partidas*: «Ardimiento muy grande hacen aquellos que aventuran sus cuerpos andando en guerra por tierra, (...) mas mucho mayor es el de los otros que guerrear en la mar». Este reconocimiento explícito de los peligros de la mar, y aún más de la guerra por mar, es reiterado en más de una



ocasión por diversas disposiciones del cuerpo normativo que nos ocupa. Tal es el empeño del legislador en subrayar este hecho que incluso se permite una analogía entre la guerra por tierra y la guerra por mar, analogía en ocasiones algo ingenua, pero que reviste un marcado carácter pedagógico, intentando justificar los mayores peligros que acechan en la mar respecto de los existentes en tierra. El respeto —cuando no miedo— a la mar queda patente en la aseveración de que la guerra en tierra es peligrosa solamente por los enemigos, mientras que en la mar al peligro que entrañan estos hay que añadir el derivado de las aguas y los vientos. Pero, no siendo esto suficiente, aún se menciona otro peligro cuando se dice que quien cae del caballo no puede descender más que hasta la tierra, «mas el que cae del navío por fuerza ha de ir hasta el fondo de la mar, y cuanto más armado fuere, tanto más descenderá».

Y se sigue con las contraposiciones entre ambos medios, diciendo que quienes combaten en una villa o un castillo pueden hacerse a un lado, pero no así quienes lo hacen por mar, puesto que los navíos se acercan unos a los otros y se traban sin poder desviarse a ninguna parte, «y por ende en estas luchas hay gran peligro, pues no hay entre ellos sino las manos y las armas con las que se hieren». Y todo esto, se añade como agravante, sin comer ni beber lo que se quiere sino solo lo que se puede, puesto que si algún alimento se malogra no se puede cambiar por otro, como se hace en tierra, «que si les menguan las viandas de las talegas [las gentes de tierra] pueden ir a otra parte a buscarlas», y aun no encontrando otras pueden, en último término, comer la hierba de sus bestias.

Y, para finalizar, se pone en evidencia otra desventaja para los hombres de la mar: la falta de «lugar en el navío para estar y dormir de forma holgada».

Estas son las razones, según *Las Partidas*, por las cuales se pide a los hombres que se atreven a guerrear por mar que sean «esforzados y acuciosos», para saber escapar de los peligros del medio marino y de los enemigos. Se finaliza estableciendo las consecuencias —positivas o negativas— que se derivarán del comportamiento observado en sus respectivos oficios por quienes hayan guerreado en la mar. Desde el lado positivo, se estipula que, cuando fueren de la manera que se les requiere, deben ser honrados y guardados, pagándoles sus soldadas y la parte de las ganancias de los enemigos que les pertenezcan. Desde el punto de vista negativo, se disciplina que, cuando no fuere así, se les debe escarmentar según cual fuere el yerro y el lugar y el tiempo en que fuere hecho.

### **La tripulación de los navíos («son muchos los hombres que son menester en las naves cuando quisieren guerrear por mar»)**

*La tripulación de los navíos (partida II, título XXIV, ley II)*

Respecto a la tripulación de los navíos de guerra, en *Las Partidas* se nombran de forma explícita los siguientes cargos u oficios:

- 1) el almirante, con la consideración de guarda mayoral de la armada;
- 2) los cómitres, con la calidad de caudillos de galera;
- 3) los naocheros, entendidos de los vientos y de los puertos, para guiar los navíos;
- 4) los marineros, hombres que han de servir y obedecer a los naocheros;
- 5) los sobresalientes, cuyo oficio es señaladamente el de «lidiar» con los enemigos;
- 6) y muchos otros, entre los que cabe citar a los proeles y los alieres, los ballesteros, los barqueros, los cuidadores de las velas, los guardianes de armas, municiones y viandas, etc.

El almirante (partida II, título IX, ley XXIV; título XXIV, ley III)

Al decir del *Diccionario marítimo español*, «según la primera y más antigua significación de esta voz en Castilla, era el que en las cosas de la mar tenía jurisdicción con mero mixto imperio y mando absoluto sobre las armadas, navíos y galeras». La primera dignidad de Almirante fue creada por Fernando III, «y se decía *Almirante de Castilla* por distinción del *Almirante de Aragón*». Pero fue el rey Alfonso X quien verdaderamente dio carácter, estructura y personalidad a la institución del Almirantazgo, dotándola de los elementos que la hacen reconocible como tal. Respecto al primer nombramiento, aunque algunos opinan que recayó, en 1247, en Ramón Bonifaz, quien había organizado una flota para participar en el cerco de Sevilla, otros autores piensan que Bonifaz nunca fue designado oficialmente almirante. Alfonso X nombró para el cargo a Ruy López de Mendoza, personaje de relieve en la corte. La primera referencia escrita de López de Mendoza como almirante data de diciembre de 1254. El Almirante residía ordinariamente en Sevilla, por estar allí las Atarazanas Reales y ser el lugar donde se armaban y organizaban las flotas y en el que radicaba el Tribunal Especial Marítimo. Posteriormente se creó la figura del Almirante de Indias, cuyas prerrogativas y autoridad eran del todo iguales a las del de Castilla, y se despachó de ello título al descubridor Cristóbal Colón.

El Almirante es una figura crucial en la normativa de los navíos de guerra. Tanto es así que *Las Siete Partidas* regulan este oficio en más de una ley. En una de ellas, dedicada a establecer las relaciones del rey con sus oficiales, se deja cumplida noticia de la estrecha relación existente entre el monarca y el almirante, como corresponde a la alta dignidad de este. En otra, que lleva por título «De la guerra que se faze por la mar», se establecen también diversas disposiciones relacionadas con el cargo.

Su detallada regulación quizá parezca no corresponderse con lo incipiente de la institución del Almirantazgo en aquellos tiempos, aunque acaso sea precisamente esta circunstancia la que justifique esta exhaustividad, teniendo en cuenta el evidente interés de Alfonso X por desarrollar una activa política militar, dentro de la cual el Almirantazgo obraría de elemento director y vertebrador.

El almirante y sus relaciones con el rey (partida II, título IX, ley XXIV)

Dicen *Las Partidas*, en una especie de manifestación de la importancia que quieren otorgar a la institución del Almirantazgo: «Maravillosa cosa son los hechos de la mar y señaladamente aquellos que los hombres hacen, como en buscar manera de andar por ella por maestría y por arte, así como en las naves, en las galeras y en todas las otras maneras de barcas».

Se continúa diciendo que, precisamente por la principalidad de la cuestión, los antiguos reyes, cuando armaban los navíos para guerrear con enemigos, nombraban caudillo llamado *admiraltus*, que ahora se conoce como almirante, destinado a la realización de maravillosos hechos.

Al oficio de almirante se le reconoce gran grandeza de forma explícita. Pero es que, además, se reitera su importancia cuando se regula que los cómitres y todos aquellos que fueran en la flota o en la armada deben obedecer sus órdenes como si hubiesen emanado del mismo rey, puesto que el oficio del almirante «es poderoso y honrado en gran medida».

El cargo de almirante, que consistía esencialmente en ser caudillo de todos los navíos destinados a la guerra, tenía varias facetas conformadoras.

Desde el punto de vista militar, se le otorgaba la dirección de todas las naves a su mando, que podían estar agrupadas en dos estructuras: la flota, formada por un gran número de navíos, y la armada, compuesta por unas pocas naves (1).

Desde el punto de vista jurisdiccional, el almirante tenía potestad para impartir justicia sobre todos aquellos que se desmandasen, huyesen, hurtasen alguna cosa o que se peleasen con resultado de heridas o muerte, aunque esta lista desglosada por *Las Partidas* no parece tener intención de *numerus clausus*, dado lo extenso de las potestades del almirante, quien también ejercía de juez de alzada para sentencias dadas por los cómitres, a los que incluso tenía capacidad para juzgar con licencia del rey, que era quien habitualmente se reservaba dicho juicio. El almirante era también juez, incluso en tiempo de paz, de todos los asuntos sobre naves de guerra ocurridos en puertos del reino.

En el ámbito económico, tenía bajo su responsabilidad la recaudación de todas las cosas que se ganasen por mar o por tierra. Como medida precautoria, el protocolo obligaba a que dichas ganancias se hiciesen escribir delante de todos los cómitres (o de la mayoría de ellos), con objeto de evitar posibles hurtos o encubrimientos, pudiendo de esta forma dar buen recaudo de las mismas al rey.

Desde la perspectiva de la ocupación, tenía la obligación de mandar a cada uno de los cómitres que acercasen el navío a la ribera del puerto, haciéndolo guardar de manera que no se perdiera ni dañase por su culpa. Por otro lado, se le reconocía, en los casos de ocupación de puertos, la capacidad de manda-

---

(1) Como puede observarse, los conceptos de flota y armada que manejan *Las Partidas* distan de lo que se entiende por una y otra hoy en día. Conviene, pues, tener en cuenta su verdadero significado en este contexto histórico para no errar en el análisis.

miento en las cosas relacionadas con hecho de la mar, obligando a todos como si lo hubiera ordenado el rey mismo.

El almirante como guarda mayoral de la armada (partida II, título XXIV, ley III)

El almirante es definido como «el caudillo de todos los que van en los navíos para hacer guerra sobre la mar». Su magnífico poder cuando va en la flota queda patente cuando se dice, seguidamente, que equivale al del mismo rey. En consonancia con tal alta dignidad, para acceder al cargo de almirante se fijan cuatro requisitos, dentro de un reglado protocolo que exige una promesa solemne y que, finalmente, es plasmado en acta real.

Los requisitos eran del tenor siguiente: descender de buen linaje; ser experto en los hechos de la mar y de la tierra, «para que sepa lo que conviene hacer en cada una de ellas», y esforzado, puesto que esta cualidad «le conviene (...) para hacer daño a sus enemigos». Por último, que sea «muy granado» y sepa repartir bien lo ganado con aquellos que le han de ayudar y de servir.

Pero, además de reunir estas condiciones para acceder al cargo, el nombramiento del candidato estaba delicadamente reglado y sometido al protocolo que se expone a continuación.

El que fuere escogido para ser almirante debía pasar vigilia en una iglesia como si quisiera ser caballero. Después, comparecer otro día ante el rey vestido de ricos paños de seda, luciendo en la mano derecha una sortija como señal de honra y portando en la misma mano una espada como símbolo de poder, así como, en la mano izquierda, un estandarte de la señal de las armas del rey como símbolo de acaudillamiento. Y de esta majestuosa guisa debía prometer que no dudaría en empeñar su vida por amparar la fe y que guardaría lealtad a su señor.

Cabe decir, finalmente, que el nombramiento de almirante lo formalizaba el rey mediante el otorgamiento de carta abierta y estampada con su sello de cera colgado.

Los cómitres (partida II, título XXIV, ley IV)

Son definidos en *Las Siete Partidas* como los caudillos de mar de su navío bajo las órdenes del almirante, caudillo por su parte de la flota.

Se les concede la potestad de juzgar «las contiendas que nacieran entre ellos». Respecto a la impugnación del resultado, se les permitía alzarse ante el mayoral pero no ante el rey, salvo que este se hallase presente en la flota, en cuyo caso la potestad del almirante decaía en favor del monarca.

El nombramiento del cómitre era potestad exclusiva del rey, que lo hacía directamente o través de su mandato expreso. Esta circunstancia traía como consecuencia, entre otras, la imposibilidad de que el almirante les infligiese penas corporales, aunque sí tenía capacidad para hacerles enmendar «el haber mueble».

Respecto al nombramiento de los cómitres, teniendo en cuenta que son jueces de los pleitos suscitados entre la gente de sus navíos y caudillos de esta, se estipula que deben ser nombrados y escogidos de la misma forma que el almirante. Así pues, el elegido debía acudir primeramente ante el rey o, en ausencia de este, ante el almirante. El rey o el almirante debían convocar a 12 hombres concedores de la mar y del que optaba al cargo, y hacerles jurar decir verdad sobre el cumplimiento de los requisitos por el aspirante (2). Una vez prestado testimonio por los 12 hombres elegidos, si hubiere sido positivo se vestía al postulante con paños bermejos, se le ponía en la mano un pendón con las armas del rey, y se le hacía entrar en la galera al tiempo que se tañían las trompas y añafiles, situándolo en el lugar donde debía estar, dándole el otorgamiento de cómitre con su poder de acaudillar y juzgar de la manera dicha.

Pero sus potestades no estaban exentas, como es natural, de responsabilidades. En este aspecto se disciplina que, en los casos en que errase en razón del acaudillamiento, se desmandase ante el mayoral o hiciese bando contra él con los otros cómitres o con algunos otros de la armada, se le impondría la pena de muerte. Esta pena máxima por los yerros más graves venía completada con un ámbito punitivo más dulcificado para faltas menos importantes. Y así, se disciplina que, cuando errase en los juicios que hubiera hecho, se le castigaría con la misma pena que erróneamente hubiese impuesto; y que, en el caso de que menoscabase o perdiese algunas cosas, debía «pecharlas».

Según se desprende de algunos textos históricos de la época, puede afirmarse que los primeros cómitres fueron franceses, genoveses, cántabros y catalanes, hombres de gran experiencia en la mar que, además de acaudillar su nave, ejercerían labores de asesoramiento al almirante.

El término de *cómitre* se utiliza en *Las Partidas* con el significado de ministro de una nave de guerra, cualquiera que sea la clase de esta. Sin embargo, a través de los tiempos se le fueron asociando connotaciones negativas, hasta el punto de que hoy se aplica a todo aquel que ejerce su autoridad con excesivo rigor o dureza. Esto es debido a que el cómitre era la persona que, en las galeras, vigilaba y dirigía la boga y otras maniobras y a cuyo cargo estaba el castigo de remeros y forzados, actividad que exigía, sin duda, un mando férreo sobre tales personas, dadas sus especiales características. Algunas referencias dan cuenta de esta circunstancia: «Persona que hace trabajar desconsideradamente a los que dependen de ella» (María MOLINER: *Diccionario de uso del español*); «... como el fiero cómitre entre las filas de galeotes, vapuleando a todos sin misericordia» (PÉREZ GALDÓS: *Miau*).

---

(2) Esta forma de elección del cómitre se aleja de la tradición siciliana, imperante hasta entonces, la cual determinaba que los cómitres fuesen nombrados por el almirante.

Los naocheros (partida II, título XXIV, ley V)

La ley nos ofrece una espléndida definición de este oficio diciendo que son aquellos «por cuyo seso se guían los navíos por la mar».

Para poder recibirse en ese oficio, habían de reunirse cuatro condiciones:

- La primera, poseer conocimiento bastante «de todo el hecho de la mar», de las mareas, los vientos y la meteorología o, como se expresa brillantemente en *Las Siete Partidas*, «del cambio de los tiempos». Se requería también conocimiento de las islas, puertos y aguas dulces existentes, así como de las entradas y salidas idóneas «para guiar su navío en salvo» y llevar «lo suyo» donde quisieren, guardándose de recibir daño en los lugares peligrosos.
- La segunda exigencia se refiere a una condición personal, pues se les pedía «ser esforzados para sufrir los peligros de la mar» y superar el miedo a los enemigos, a los que había de acometer vivamente cuando menester fuere.
- El tercer requisito exigía poseer «buen entendimiento», para comprender bien las cosas que tuvieren que hacer, y la suficiente maestría para saber aconsejar «derechamente al rey, al almirante o al cómitre cuando les demandaren consejo».
- Por último, se les requería lealtad, de manera que amasen y guardasen la honra de su señor y de todos los otros a los que hubieren de guiar.

Respecto a la responsabilidad del cargo, se dispone que, en el caso de que fallare en asuntos de la mar con resultado de pérdida del navío o con gran daño de los que en él fueran, al naochero se le impondría la pena de muerte. La aplicación de esta pena requería alguna garantía procedimental que asegurase que había existido realmente suplantación o mal oficio, circunstancias que podían acarrear los nefastos resultados por los que eran juzgados.

Los proeles (partida II, título XXIV, ley VI)

*Proeles* «son llamados aquellos que van en la proa de la galera». Su posición, en la parte delantera de la nave, viene determinada porque su oficio es, según *Las Siete Partidas*, el de herir en las primeras acometidas cuando hay batalla.

Se exigen tres requisitos, absolutamente lógicos, para el acceso al oficio de proel: ser esforzado, ligero y avezado en los hechos de la mar. En el *Diccionario del mar* se explica que los proeles eran cada uno de los ocho hombres de toda confianza que ocupaban la proa para dirigir toda maniobra de aquella parte. Estaban obligados a embarcar con coraza completa, pavés y sable, o con ballesta y garfio y cien virotos. Tenían asignado un sueldo de 10 libras barcelonesas por cuatrimestre. Sin embargo, a tenor de *Las Siete Partidas*, como se acaba de ver, no estaban allí destinados precisamente para mandar o

dirigir la maniobra, sino para ser los primeros en pelear, en primera línea, «como los más esforzados». Precisamente por eso se les exigían, como requisito para acceder al cargo, unas condiciones que estaban relacionadas con ese fin principal a que estaban destinados de cubrir la primera línea de ataque.

#### Alieres (partida II, título XXIV, ley VI)

Los alieres cumplen su cometido «en las costaneras, que son como alas en el navío, de donde reciben el nombre». Su misión consiste en servir allí donde fuere menester siguiendo las órdenes del naochero o del cómitre. Para el cumplimiento de su misión, la ley exige que los alieres estén sujetos a los mismos requisitos establecidos para los proeles, esto es, que sean esforzados, ligeros y con experiencia en los hechos de la mar.

#### Sobresalientes (partida II, título XXIV, ley VI)

Los sobresalientes eran hombres de armas cuyo cometido consistía en defender a los que fueren en los navíos «lidiando con los enemigos». Ejercían su oficio junto con los ballesteros y otros combatientes. Se les exigía ser gente esforzada, recia y ligera, así como experimentada en las cosas de la mar.

#### Otros marineros (partida II, título XXIV, ley VI)

Además de los dichos, eran necesarios otros muchos hombres que cumplieran con distintos cometidos. *Las Partidas* hacen referencia a los marineros, que debían «servir la vela» y hacer cuantas cosas les mandasen. Se hace referencia también a los barqueros que, además, echaban las anclas en el puerto, teniendo que ser estos conocedores de la marinería, «ligeros y bien mandados». También se habla de los hombres dedicados a guardar las armas y la vianda, que deben ser leales para saberlo hacer «de forma derecha y sin codicia», dándolas allí donde les mandase el mayoral del navío.

#### **Navíos de guerra («navíos para andar sobre la mar son de muchas guisas. E por ende pusieron a cada uno de aquellos su nombre según la forma en que es fecho»)**

#### *Los mejores navíos para guerrear y sus aparejos (partida II, título XXIV, ley VII)*

Según se declara en el *Libro de las Leyes*, en España se llamaba *navíos* a aquellos hechos señaladamente para guerrear y que disponían de velas pero también de bancos y remos, para navegar cuando les fallase el viento y para



entrar y salir de los puertos o para huir de los enemigos. Se señala también que esta circunstancia hace que los navíos españoles tengan gran poder, puesto que se ayudan del viento cuando lo hay y de los remos cuando les es menester, y muchas veces de los dos sistemas.

*Las Partidas* explicitan que son muchas las clases de navíos existentes. En un evidente deseo descriptivo, explican que los mayores que navegan a viento reciben el nombre de *naves*, existiendo de dos mástiles, de uno y otras menores. Las principales son conocidas, según su forma, con el nombre de carraca, nao, galera, fusta, ballener, leño, pinaza y carabela, aunque existen otros tipos de barcas.

Los grandes son llamados galeras, y los menores, galeotas, tardantes, saetías y sarrantes. Además, son necesarios otros navíos pequeños, para dar servicio a los mayores y que puedan estar más cubiertos.

Para considerar a un navío apto para la guerra se requerían tres cosas:

- la primera estaba relacionada con el material constructivo; y así, se exigía que la madera utilizada fuera idónea para el fin a que se destinase, debiendo tener suficiente fortaleza;
- la segunda se refería al diseño de la embarcación, pues se pide que esté hecha de buena forma, fuerte y ligera, según conviniese a lo que hubiera de hacer;
- la tercera, finalmente, exigía que el navío tuviese los aparejos completos.

#### *Naves citadas en Las Siete Partidas*

Como ya se ha dejado constancia en líneas anteriores, *Las Siete Partidas* enumeran los mejores navíos para guerrear, diferenciando entre mayores y menores. No ofrecen, sin embargo, una descripción de cada una de las naves mencionadas, por lo que parece aconsejable, para una mejor comprensión, realizar un breve examen, según su origen, de los vocablos con que el texto se refiere a los distintos tipos de barcos existentes y precisar la inteligencia que les dieron los antiguos.

**CARRACA.** Algunos diccionarios la definen simplemente como navío de guerra. La carraca era una nave constituida básicamente por un casco de gran calado, un mástil (aunque con el tiempo llegaron a tener tres, e incluso cuatro) y una vela rectangular de grandes dimensiones. Para la propulsión podía valerse del viento o emplear remos. La relación eslora-manga era aproximadamente de 3:1 y portaba un castillo de proa bastante alto y otro de popa muy grande.

Sus cualidades estaban relacionadas con su gran capacidad de carga y su solidez y fiabilidad como navío, pero también presentaba desventajas, entre las que cabe destacar su poca maniobrabilidad y su lentitud; tanto es así que



habitualmente se usa el término *carraca* con un matiz despectivo, para hacer referencia a todo barco pesado. Por otra parte, su gran calado la limitaba a hacer las operaciones de carga y descarga solo en puertos de altura o quedando anclada a distancia. Seguramente por eso también se usa el término *carraca* para referirse, con cierto tono peyorativo, a todo buque pesado y de malas propiedades o ya muy viejo.

«Los portugueses usaban de ciertas naves de extraordinaria grandeza, nombradas carracas, empleándolas en el comercio de la India Oriental, cuya navegación es mucho más peligrosa y dilatada que la de nuestras flotas» (UZTARIZ); «Y cuando esto vieron los del almirante, les dijeron que amainasen las velas de parte del almirante de Castilla y ellos dijeron que no querían. Y cuando esto vieron los del almirante, se armaron y combatieron la carraca» (*Crónica general de Alfonso XI*).

NAO: En términos generales, buque, barco, nave, etc. Según Martínez-Hidalgo, además constituyó un tipo particular de nave de alto bordo, perfectamente definida por tener castillo de proa, aparejo redondo en el trinquete y el palo mayor, y latino en el mesana, bauprés e incluso, en algunas, cofa en el mayor.

Algunos diccionarios agregan la definición de combinaciones léxicas estables de la voz *nao* con otro término que cumple una función adjetiva en relación con ella. Así, *nao de armada*, que era la empleada al servicio real y que podía considerarse una nave de guerra, y *nao gruesa*, aquella con un porte superior a los 300 o 400 toneles de arqueo.

«Una nao revuelta muchas veces con la fuerza de las ondas en peligro de ser anegada» (*Amadís de Gaula*); «Y el rey dijo que le placía y tomó la nao como fue fecha y Tristán se entró en ella» (*Tristán Leonís*).

GALERA. La galera da nombre a una amplia tipología de naves de guerra (y también de comercio) usadas en el mar Mediterráneo durante 3.000 años. Su profusa utilización en *Las Siete Partidas* como «galea», que era el nombre por el que se la conocía en tiempos de Alfonso X, la convierte en más de una ocasión en una especie de sinónimo de nave.

Era un buque de 100 pies de quilla, sobre poco más o menos, bajo y raso, muy lanzado de proa, con un gran espolón en ella y aletas a popa, más tres palos con vela latina. Su mayor andar era al remo, para lo cual, y según su porte, llevaba distribuidos por cada banda hasta treinta o más remos, cada uno de los cuales era bogado por dos o tres hombres, generalmente forzados.

Según las relaciones históricas, los antiguos las tenían de dos, tres, cuatro y cinco órdenes de remos, mas se ignora la colocación de estos bajo tal supuesto. El Sr. Ulloa no les da más que dos palos. Veitia y Linaje dice que era la embarcación más antigua y conocida de España.

Se reconocen varios tipos de galera. Así, se habla de «galera real» refiriéndose a la que arbolaba el estandarte regio cuando iba en ella alguna persona de la familia del rey. Y se dice galera «patrona», «almiranta» y «vicealmiranta»

cuando en ellas montan, respectivamente, al jefe de las fuerzas navales, al almirante y al vicealmirante. La galera también podía diferenciarse como gruesa, cuando era del primer rango, con gran porte, o media galera, cuando era más pequeña.

En otro orden de cosas, y al margen de sus características navales, las galeras son conocidas por el gran público por su relación con el castigo que antiguamente se imponía a ciertos penados, condenados a trabajo forzado en esos navíos. En plural se toma por el castigo o condena de los reos que se destinan al remo.

«Y el Almirante mayor de la mar debe llevar en la galera en que fuere, el estandarte del rey» (ALONSO DE CARTAGENA); «Todo navío que pague ancore, salvo siendo galera o leño corsario que ande en servicio de Dios y de la cristiandad» (*Memorias de Fernando IV*).

FUSTA. Era una embarcación armada y de bajo bordo, semejante a la pinaza y a la carabela, del porte de 300 toneladas, con tres palos y remos, que se usaba en tiempo del rey Alfonso el Sabio. La fusta era mayor que la galeota y lo usual era que se destinase al control costero y como vanguardia de la flota. En la Edad Media, la voz *fusta* se usaba en ocasiones como nombre genérico para toda clase de embarcaciones, lo que engendra cierta confusión.

«Las tres galeras que dije iban delante de la flota, tomaron una fusta de turcos, que estaba allí para saber dónde iba el Príncipe con su armada» (GARCÍA CERECEDA); «Volved al mar y a deponer la espada; que el Conde que buscáis, en una fusta, ave del mar y de los vientos nube, ya con Otavia sus montañas sube» (V. LÓPEZ VEGA).

BALLENER. Bajel largo, abierto y bajo de costado, de figura de ballena, que se usó en la marina de la Edad Media y generalmente se armaba en guerra. Los había de remos y de remo y vela.

«Lo salió a rescebir con hasta sesenta balleneres e barcas, todas con sus pendones» (*Crónicas de don Juan II*); «Ca el non avía más de tres galeras e dos balleneres que le acompañaban» (DÍEZ DE GAMES).

LEÑO. Embarcación manejada a vela y remo que se usó mucho en el Mediterráneo durante la Edad Media. El leño se tenía por la continuación del *lembus*, aunque su porte superaba al de este. Los leños de remos y vela arbolaban uno o dos palos y, según su eslora, llevaban desde seis hasta veinte remos por banda. Don Jaime de Aragón armó uno con ochenta.

«Y el rey Don Alfonso estaba en Sevilla dando grande acucia porque se armasen las quince galeras y las doce naos y cuatro leños que tenía para enviar a la guarda de la mar con el Prior de San Juan que tenía que ir en ellas» (*Crónicas generales* de Alfonso XI); «Fizo el rey Don Pedro armada contra el rey de Aragón en la cual llevaban ochenta naos, tres galeotes y cuatro leños» (DÍEZ DE GAMES); «Tomaron de los moros siete galeas y un leño cargados de trigo que traían a Algeciras» (VALERA).

PINAZA. Bajo este nombre no se ampara un tipo específico de embarcación, sino una multitud de tipos y tamaños que fueron variando con el correr de los siglos y según el pueblo marino que lo manejara. Según O'Scanlan, era una embarcación de vela y remo con tres palos, larga, angosta, ligera y de popa cuadrada. También se la conoce como una antigua embarcación de pesca y cabotaje usada en Cantabria para la captura del besugo. Carente de cubierta, planuda y de poca manga, podía alcanzar los veinte metros de eslora.

«Embarcaré el tercio en las galeras y pinazas y saldremos a la mar en busca de la armada» (Doc. Azores); «Dejad nuestra pinaza y pasaos a nuestra lancha, que por la popa os la llevaremos» (Tomé CANO).

CARABELA. En tiempos del rey Alfonso X se escribía «caravela». Se trataba de una antigua embarcación muy ligera, larga y angosta. Disponía de una sola cubierta y presentaba tres palos, con cofa únicamente en el mayor, entenas en los tres para vela latina y algunas vergas en cruz en el mayor y en el de proa. El nombre de *carabela* está íntimamente asociado por muchos al tipo de buque utilizado en el descubrimiento de América por Cristóbal Colón y sus hombres. Sin embargo, las carabelas del tiempo de Alfonso X eran menos sofisticadas. La carabela de armada era la empleada en la guerra o al servicio del Estado, por lo general con aparejo de vela cuadra.

«Bellísima carabela, de cristal tejiendo lazos. Remos hace de los brazos, y de los cabellos velas» (RUIZ DE ALARCÓN); «Tuvieron en la mar buena pelea y el de las casas echó una de las dos caravelas del contrario al fondo» (DÍAZ DEL CASTILLO).

GALEOTA. Galera menor que contaba, como mucho, con dieciséis o veinte remos por banda, con un hombre en cada uno de ellos. Era habitual que no llevase trinquete en el palo mayor. Disponía de una sola cubierta y se consideraba un navío muy rápido.

TARDANTE. Buque muy parecido a la saetía que en la antigüedad se destinaba a la guerra.

SAETÍA. Embarcación latina de tres palos y una sola cubierta, menor que el jabeque y mayor que la galeota. El Sr. Ulloa dice, no obstante, que en cuanto al número de sus palos solía haber variedad.

SARRANTE. Embarcación de guerra, remera, menor que la galera. Es, quizá, el navío del que menor información se posee. También era conocido como «sarranse».

#### *Abastecimiento de los navíos (partida II, título XXIV, ley VII)*

Como es lógico, los navíos de guerra debían estar cumplidamente abastecidos para el logro de sus objetivos. Dada su finalidad bélica, el abastecimiento

debía trascender de la mera navegación, por lo que era preciso el conveniente aprovisionamiento de hombres y viandas, pero también de armas.

Respecto al armamento, la conveniencia en el abastecimiento requería la existencia de lorigas, lorigones, pespuntos, corazas, escudos y yelmos. También era necesario proveerse de los suficientes cuchillos, puñales, serraniles, espadas, fachas, porras y lanzas. Asimismo, eran necesarias trancas con cadenas, para prender los navíos y que no se fueran hacia tierra. Y era preciso también disponer de ballestas con estriberas, de dos pies y de torno, y de cuantos dardos y saetas pudiesen llevarse, así como de tarcazos para cegar a los enemigos. Por otro lado, debía llevarse jabón, para hacer caer al adversario, y alquitrán, con el propósito de quemar los navíos enemigos.

Con relación a las viandas, se recomienda el avituallamiento de bizcocho. El bizcocho era un pan muy liviano merced a su doble cocción, que lo hacía más duradero. Eran imprescindibles también la carne salada, las legumbres y el queso. Asimismo, se debía contar con una buena provisión de ajos y cebollas, para guardar a los tripulantes «de la corrosión de la mar y de las aguas dañadas» que bebían. Otro elemento imprescindible era el agua, de la que debía llevarse la mayor cantidad posible dada su necesidad para el hombre. Y vinagre, no solo para su utilización en los guisos sino, además, para beber con agua cuando la sed era intensa. Respecto a la sidra y el vino, a pesar de reconocer «que es cosa que aman mucho los hombres», se aconseja no consumirlos pues «embargan el seso», cosa que no conviene de ninguna manera a los hombres que han de guerrear sobre la mar. Sin embargo, tras esta advertencia, se dulcifica la prohibición estipulando que quienes no pudieran excusarse de su consumo podían ingerirlos, pero guardando la precaución de beber en dosis pequeñas y echando sobre ellos mucha agua, de forma que no les hiciese daño.

Los caudillos tenían el deber de conocer todas estas recomendaciones —en realidad obligaciones— y de disponer para su cumplimiento las medidas oportunas, que se concretaban en tres acciones o precauciones: tener el aprovisionamiento listo con previsión suficiente, guardar las armas y viandas a buen recaudo, y obrar con ellas del modo más conveniente en función de las circunstancias.

La trascendencia penal que para el caudillo tiene el incumplimiento de estas recomendaciones avala que las calificaremos de verdaderas obligaciones, pues disponen *Las Partidas* que, si no hubiera tomado estas precauciones y se perdiesen los navíos por ese motivo, el caudillo sería considerado traidor (del mismo modo que si perdiese un castillo), y la pena por ello era, literalmente, «perder los cuerpos y todo lo que tuvieren».

#### *Los pendones (partida II, título XXIII, ley XIV)*

*Las Partidas* regulan con relativa extensión las diversas formas de pendón existentes, el modo en que había que portar cada una de ellas y quiénes debían

hacerlo. En lo que se refiere a los navíos, se establece la especial significación de la galera del almirante, la cual debe llevar distintivos diferentes de los del resto de los navíos de la hueste. En este sentido, se estipulan para general conocimiento de propios y extraños las siguientes reglas:

- El almirante mayor de la mar debe portar en la galera el estandarte del rey. Ha de llevar en la popa, además, una señal de sus armas y todos los otros pendones menores.
- El resto de los navíos de la hueste no deben llevar otra señal que la del rey o la del señor que mandó formar la armada, sin perjuicio de que el cómitre de cada galera pueda portar en ella un pendón de su señal.

La importancia del pendón se aprecia en las siguientes referencias:

«Y porque no había mayoral por quien catasen, tomaron el pendón del concejo de Jerez y se lo dieron a un caballero a quienes hicieron todos pleite-sía y homenaje y juramento de guardar aquel pendón y de hacer por él así como harían guardar el cuerpo del rey si allí estuviese» (*Crónica general* de Alfonso XI); «Estamos como galea/careciente de patrón/como gente sin pendón/y sin capitán varón/en la dudosa pelea» (*Cancionero* de Gómez Manrique, escritor castellano).

### **El reparto de las ganancias en la mar («ganancia es cosa que naturalmente codician todos los hombres y mucho más los que guerrean»)**

*Concepto de partición y modo en que ha de hacerse (partida II, título xxvi, ley 1)*

La partición es «dar a cada uno su derecho de la cosa que se parte». De esta manera se define en *Las Partidas* el reparto, para seguir inmediatamente estableciendo unas líneas maestras aplicables a toda partición y que provienen, al decir del *Libro de las Leyes*, de la sabiduría de los antiguos.

Se determina que, cuando se venciese en batalla, el rey o el caudillo tenían que mandar juntar todo lo que hubiere, pero como medida precautoria también se establecía que no debían proceder a la partición hasta que regresasen aquellos que se encontraban persiguiendo a los enemigos. Tan así es que se adelanta que, en el caso de que alguno robase, tomase o partiese alguna cosa hallándose algunos hombres ausentes por andar guerreando o persiguiendo a los enemigos, el tal debería ser castigado como más adelante se muestra.

Dando más holgura al ámbito punitivo, en lo que se refiere al reparto de las ganancias de la mar también se advierte de que aquellos que se comportasen «con vileza de corazón o mengua de seso» no debían tener parte en lo que otros hubiesen ganado. Y eso porque el seso y el esfuerzo, según se dice, «son las dos cosas del mundo que más son menester en guerra».

*Los derechos del rey sobre lo que se ganase en la mar (partida II, título XXVI, leyes IV, VIII y XXIX)*

Cuando la guerra se resolvía en tierra, el rey tenía derecho a la quinta parte de lo que se ganase. Así era en la mayoría de los casos, aunque esta regla no tenía aplicación universal y era matizada por alguna excepción, como cuando el rey mismo decidía que se diesen todas las cosas muebles al que las ganase. Sin embargo, se exige, y esto es expresivo de la excepcionalidad del caso, que debía ser el propio rey por su boca o por carta el que se expresase en ese sentido.

Pero la partición de las ganancias de la mar era distinta. En estos casos, los derechos dependían fundamentalmente de la forma en que se había fletado la armada. A la hora de determinar el modo del flete, se utilizaban cuatro unidades fundamentales: los hombres, los navíos, las viandas y las armas. Y era la financiación de estos elementos lo que determinaba los derechos, en el sentido de que las ganancias a repartir eran proporcionales al mayor o menor aporte en cada uno de estos apartados. Estas son las variantes que se regulan.

Si la armada había sido fletada por el rey, aportando los navíos con todos sus aparejos, las armas, pagando las viandas y las soldadas de los hombres, al rey le pertenecían la totalidad de las ganancias, sin perjuicio de todo aquello que el monarca quisiera dar a los que hubieren participado en la guerra, por hacerles merced.

Si el rey hubiera aportado los navíos con sus aparejos, las armas y las viandas, y los otros pagasen las soldadas de los hombres, el rey debía recibir las tres partes y estos, una parte.

En el caso de que el rey aportase los navíos con sus aparejos y con las armas, y los otros pagasen las soldadas de los hombres y las viandas, las ganancias se repartían por mitades.

Cuando el rey entregase solo los navíos con sus aparejos, y los otros, las armas y las viandas y pagasen las soldadas a los hombres, el reparto se hacía dividiendo las ganancias entre cuatro y entregando una parte al rey y tres a ellos.

*El reparto de las ganancias (partida II, título XXVI, leyes IX y XXX)*

La norma general es que se deben repartir todos los beneficios entre los que fueren en la flota o en la armada —y, como medida de seguridad, se añade «o en otra cosa sobre mar»— «para guerrear los enemigos».

Una vez detraída la parte correspondiente al rey, debía realizarse el reparto entre los demás, de manera que cada uno tuviere lo que le correspondía. Especifican *Las Partidas* que la partición ha de hacerse por tres razones: «Por el esfuerzo realizado por los hombres en ganarlo, por su lealtad y por haber sido sesudos en ampararlo».

A esta partición debía precederla, sin embargo, el abono de las enmiendas y compensaciones por los daños recibidos, que se apartaba de la ganancia bruta, con lo cual se calculaba la ganancia neta susceptible de reparto. El legislador sustentaba esta disposición en las siguientes razones: «La primera por piedad doliéndose de los males que los hombres hubiesen tenido. La segunda por darles galardón del bien que hubiesen hecho».

Respecto al momento en que había de hacerse el reparto antedicho, se disponía que debiera efectuarse después de llevadas las cosas al lugar donde tenía que celebrarse la almoneda de las mismas.

Estas normas descritas se refieren a las ganancias obtenidas en batallas marítimas, pero si por ventura se descendiese a tierra para guerrear con los enemigos y se ganase alguna cosa de ellos o entrasen en una villa o castillo, el botín debía ajustarse a las normas del reparto de ganancias de la guerra por tierra, decayendo por tanto las normas de reparto establecidas para la mar.

Para hacer lealmente el reparto se escogían cuatro hombres buenos de la flota con consejo del almirante o, en ausencia de este, de los cómitres, los cuales debían repartir la ganancia en la manera dicha en la ley.

#### *Ámbito punitivo (partida II, título XXVI, leyes II y III)*

*Las Siete Partidas* dedican toda una ley a advertir a los hombres de que no deben ser codiciosos, ni en las guerras, ni en los otros actos que hicieren. Es evidente la preocupación del legislador por la codicia humana que, por otra parte, es incentivada cuando se propone la partición de las ganancias obtenidas. Es una situación paradójica pues, si no se excitaba la codicia con la promesa de grandes ganancias, no se podían obtener los hombres necesarios, pero una vez conseguidos estos se procuraba, por medio de recomendaciones y reglas, que esa codicia no ensombreciera la honra de los hombres y, por ende, la grandeza de la expedición. Onerosa misión la de dar mesura a la codicia. A pesar de todo, el *Libro de las Leyes* no se priva de enumerar tales consejos, incluso reiterando las advertencias en ese sentido.

Se pena expresamente el robo en los navíos ganados, imponiendo la siguiente graduación.

Se imponía la pena de pechar el doble de lo robado, además de la exclusión en el reparto de las ganancias. En caso de negarse el reo a cumplir con esta pena, se imponía su apresamiento hasta que el caudillo determinara el castigo merecido por tal acto.

Pero si por consecuencia de su robo fueran vencidos o el caudillo resultase muerto o preso, al infractor se le imponía la misma pena que le correspondería en caso de haber perpetrado tal hecho por sí.

Además de lo anterior, se estipulaba la posibilidad de aplicar escarmiento de deshonor, dejando a los reyes y señores la potestad de menguar o aumentar dicho escarmiento según el caso.



*La almoneda (partida II, título XXVI, ley XXXII)*

La definición recogida en *Las Partidas* es la siguiente: «Se llama almoneda al mercado de las cosas que eran ganadas en guerra y apreciadas por dineros cada una en cuanto vale».

Otras definiciones espigadas en textos más modernos vienen a aclarar el significado de la institución:

«La almoneda es la venta pública hecha con intervención de la Justicia, escribano y pregonero» (MAYANS); «Según la ley de Partida, se entiende por almoneda el mercado de venta que, haciéndose de las cosas y despojos ganados al enemigo en la guerra, se aprecian y tasan por los peritos en su justo valor y dan o transfieren en el que mayor suma ofreciere» (CORNEJO).

Las razones de la existencia de la almoneda, tal y como se expone en *Las Siete Partidas*, eran tres: para depositar allí las cosas ganadas de forma que los que las ganaron pudieran ir a ganar más; para que los señores no perdiesen sus derechos y, en último lugar, para que no pudiese hacerse engaño ni hurto vendiéndolas de forma escondida.

Y, para que eso pudiera ser cumplido, se establecen una serie de requisitos:

- que se haga públicamente, en un lugar donde se puedan ver las cosas, llegar a ellas e incluso tomarlas si se quisiere, para poder pujar por ellas tanto como uno se atreviere. El carácter público de la almoneda, comenta Mateus, es tan evidente que este autor considera la expresión «almoneda pública» un pleonasma;
- que las cosas queden bien guardadas, para lo cual quedan a recaudo de los cuadrilleros. Estos debían tomar fiadores cuando se sacase alguna cosa de la almoneda.

El plazo para el pago era de nueve días, pero si el deudor no cumplía con ello, debían pagarlo los cuadrilleros, sin caloña y sin juicio ninguno. Esto les otorgaba un derecho de repetición contra el deudor que podían cobrar contra los bienes de este e incluso contra sus vestidos, aunque no debían dejarlos desnudos si hombres honrados fueren, porque de no serlo podían llegar hasta ese punto. De no poder cubrir la deuda, se les facultaba para apresarlos y meterlos en la cárcel o dejarlos en poder de los fiadores, que debían mantenerlos bien guardados hasta que pagasen lo adeudado doblado por mora.

No es ocioso pensar que las almonedas eran lugares muy concurridos, y no solo por aquellos que quisieren pujar por los objetos que allí se ofertaban, sino por el público en general, que encontraría en ellas un modo de entretenimiento y de satisfacción de su curiosidad. Así lo declara el siguiente testimonio: «Son casi innumerables los que por su gusto frecuentan las ricas almonedas de señores donde son tentados de la vista de preciosas alhajas» (SUÁREZ DE FIGUEROA)



*Los corredores de las almonedas (partida II, título XXVI, ley XXXIII)*

Los corredores eran los encargados de las ventas en las almonedas. Y eran llamados de esta manera por su habitual forma de proceder, que consistía en pregonar los productos y preguntar cuánto se daba por ellos.

Se exigía de los corredores que supiesen almonedear, en el sentido de que no prometieran ni hiciesen escrito de la venta sino hasta que se llegase al postrer precio que por ellas se hubiera prometido dar. Esto requería que lo prometido se pregonase lo suficiente, de forma que fuere oído por todos los presentes, con objeto de que pudieran mejorar la postura voceada. Este requerimiento quedaba configurado como una obligación legal del corredor, puesto que si no lo cumplía lealmente, dando la debida publicidad a la subasta como disponía el estricto protocolo de la almoneda, podía ser castigado con el doble del valor de la cosa licitada, además de con la suspensión en el oficio de corredor por el tiempo de un año. La reincidencia era castigada con la muerte. *Las Partidas* justifican la extrema severidad de esta última pena arguyendo que la primera vez podía ser por necesidad o falta de cuidado, pero la segunda denotaba un mal uso. De cualquier forma, si se demostrase que hubiera habido falsedad a sabiendas en alguna de las cosas que el corredor tuviere que almonedear, robándolas o adjudicándolas por menor precio del que valiesen, se le imponía también la pena de muerte.

La extraordinaria dureza de las penas, difícilmente asimilable por la mentalidad moderna, da idea de la importancia en aquellos tiempos de la institución de la almoneda, a la que se quería dotar de la suficiente seguridad jurídica a través de un rudo sistema punitivo que tenía como objetivo precautorio evitar la eventual tentación de cometer posibles actos delictivos, a la vez que mantener la necesaria confianza en la institución.

Para recibir a una persona en el cargo de corredor era necesario que prestase juramento previo de desempeñar bien y lealmente su oficio.

*Los escribanos de las almonedas (partida II, título XXVI, ley XXXIV)*

Como es lógico, y en consonancia con el rigor normativo de la almoneda, *Las Partidas* exigían a los escribanos una gran fidelidad en sus escritos. Pero, además de explicitar esta condición, se añaden una serie de cualidades que debe atesorar el escribano para el buen desempeño de su importante función: lealtad, para guardar comunalmente las cosas de la almoneda de engaño y de pérdida, y escribir no por miedo ni malquerencia, sino por amor a la verdad y, además, sabiduría para saber redactar.

De todo lo vendido, los escribanos debían otorgar al comprador carta, con el sello específico del rey para este particular o con el que usasen en el lugar. *Las Siete Partidas* otorgan a esta carta el valor de título de propiedad. En ella debían constar los siguientes circunstancias: descripción de las cosas vendidas, si fueran hombres o mujeres, su nombre y procedencia, los nombres de

los compradores y el precio pagado, y el lugar y fecha (día y mes) de celebración de la almoneda.

En cuanto a la remuneración de los escribanos, se estipula que deben recibir por su trabajo aquello que se hubiere determinado en la cabalgada o lo que marcarse la costumbre del lugar.

No se libra el escribano de quedar sujeto a un durísimo ámbito punitivo, pues se establece pena de muerte para los casos de engaño y falsedad en las cosas pertenecientes a su oficio, además de quedar obligado a pechar doblado por los menoscabos que recibiesen los otros en virtud de los delitos por él cometidos.

Al igual que los corredores, el ejercicio de la escribanía exigía juramento previo de desempeñar bien y lealmente el oficio. *Las Partidas* exigían dicho juramento sin excusas, hasta el punto de que no se podía recibir para el cargo a nadie que no hubiese cumplimentado este requisito.

### **Enmiendas y galardones («en España se llama encha a las enmiendas que los hombres han de recibir por los daños sufridos en las guerras, en su cuerpo o en sus bienes»)**

#### *Las enmiendas por los daños en el cuerpo (partida II, título XXV, leyes II y III)*

Después de declarar que el hombre es la cosa más honrada que hizo Dios en este mundo, se relacionan las cuatro formas en que se puede recibir daño: el cautiverio, las heridas que no pueden sanar, las lisiaduras permanentes y, finalmente, la muerte.

En el cautiverio, la enmienda consistía en acabar con ese estado para reponer la libertad al cautivo. Se dispone el cambio por otro hombre preso, según fuere caballero o peón, o la compra de la libertad en el caso de que no se dispusiese de otro hombre para realizar el cambio.

En el caso de herida con pérdida de miembro, se determina un baremo según sea el menoscabo sufrido:

- la herida en la cabeza que no se pudiese cubrir con los cabellos llevaba aparejada la enmienda de 12 maravedíes;
- la herida que no le sacasen hueso, cinco maravedíes;
- la herida del cuerpo que no pasase de una parte a otra, 10 maravedíes;
- la herida de brazo o de pierna que pasase al otro cabo, cinco maravedíes;
- el quebrantamiento de pierna o de brazo que no dejase al hombre lisiado para toda vida, 12 maravedíes;
- quedar lisiado, o la pérdida de ojo o nariz, o mano o pie, 100 maravedíes cada uno;
- la pérdida de la oreja, 40 maravedíes;
- la pérdida de brazo hasta el codo o de pierna hasta la rodilla, 120 maravedíes;

- la pérdida del pulgar de la mano, 50 maravedíes;
- la pérdida de dedo segundo que es cabe el pulgar, 40 maravedíes;
- la pérdida del tercer dedo, 30 maravedíes;
- la pérdida del cuarto dedo, 20 maravedíes;
- la pérdida del quinto dedo, 10 maravedíes;
- la pérdida de los cuatro dedos, si el pulgar le quedase, 80 maravedíes;
- la pérdida de los dientes delanteros, 40 maravedíes por cada uno de ellos;
- otra herida por la que fuese lisiado, 100 maravedíes.

Respecto a aquel que muriese en combate, después de recordar que quien muere en servicio de Dios y del rey pasa de esta vida al paraíso, se dispone una enmienda por su alma de 150 maravedíes para los caballeros y de 75 para los peones.

*Las enmiendas por los daños en los bienes (partida II, título XXV, leyes IV y V)*

«Los antiguos tuvieron por bien que antes de la batalla se apreciaran todas bestias y armas que llevasen a combate. Y esto lo hicieron, no solo porque cada uno pudiese tener enmienda de lo perdido, sino porque los que los hubieran perdido no agraviasen a los otros demandando más de lo perdido».

Para llevar a cabo esta valoración se estipula que los hombres más sabios y leales que se encontrasen, después de prestar juramento de lealtad, dejasen por escrito la relación de bienes de cada uno con su apreciación de valor.

- por la pérdida de un caballo u otra bestia de silla, se dispone una enmienda igual al valor que le costó si hubiera sido comprada en el año en que se perdió. Si era más antigua, se necesitaba el juramento de dos caballeros respecto al precio;
- por la pérdida de una bestia mular, hasta 20 maravedíes;
- por la pérdida de una bestia asnal, hasta cinco maravedíes;
- en el caso de que se hiriese un caballo o cualquier bestia y hubiere que resguardarlo, este quedará en custodia del caudillo por un periodo de hasta treinta días. Si sanare en ese plazo, se le devolvía al dueño sin pechar nada;
- la pérdida de armas rendía una enmienda igual a su valor, precio que debía fijarse con el juramento de dos caballeros que hubieren presenciado el hecho. Mas la pérdida por culpa propia no generaba derecho de enmienda.

*Los galardones (partida II, título XXVIII, leyes I, IV y IX)*

El galardón es un premio o recompensa por los servicios o méritos. Los galardones se otorgaban a aquellos que se hubieran distinguido en la guerra

por razón de algún buen hecho señalado. Esta recompensa la daba el rey, el señor o el caudillo de la hueste a la que el galardonado perteneciese. Cuando los padres habían perecido, se otorgaba el galardón a los hijos.

Entre las muchas razones que se aducen en *Las Partidas* para el otorgamiento de los galardones, cabe hacer una reseña especial, en atención al tema que nos ocupa, a la regulación de aquellos que entrasen por fuerza en los navíos de los enemigos. Después de incidir, una vez más, en los grandes peligros que conlleva la mar y, especialmente, cuando se guerrea en ella, se aprecian como motivos de galardón el esfuerzo que se hubiere mostrado en acometer tal hecho o la bondad de sus acciones.

Después se determina que, en los casos en que no se pudiese acabar con el cometido por sobrevenirles la muerte en combate, se les otorgaría el galardón que fuese según queda dicho en las leyes de tierra, como si hubieran entrado por la fuerza en villa o castillo enemigo. En el caso de la pérdida de algún miembro, también se hace una remisión a las leyes de la guerra en tierra, lo mismo que cuando tuviesen que salir a tierra y tomasen una villa, un castillo u otra fortaleza por la fuerza.

**Los cautivos («naturalmente se deben los hombres doler cuando caen en cautiverio o en poder de los enemigos, porque ellos son desapoderados de libertad que es la más cara cosa que los hombres pueden tener en este mundo»)**

*Cautivos y presos en las guerras (partida II, título XXIX, ley I)*

En *Las Partidas* se establece una clara distinción entre presos y cautivos. La ley lo interpreta así.

Presos son los que, estando en prisión, no reciben otro mal en sus cuerpos. Eso implica que no deben sufrir pena ni tormento que pudiera tener resultado de muerte, y tampoco podían ser objeto de venta ni servirse de ellos como siervos. Se entiende que los presos son aquellos a quienes se priva de libertad de resultas de una guerra entre cristianos.

Por cautivos se entiende aquellos que caen en prisión de hombres de otra ley, a los que matan después que los tienen presos o los someten a tormento de crueles penas, o se sirven de ellos sometiéndoles a servidumbre, o los venden cuando quieren. Por todas estas razones y otras muchas que sufren, son llamados con derecho cautivos, porque esta es la mayor mal andanza que los hombres pueden tener en este mundo.

*Las razones para liberar a los cautivos (partida II, título, XXIX, ley II)*

El razonamiento que exponen *Las Partidas* para la liberación de los hombres que sufren cautiverio es el siguiente: en primer lugar, porque gusta

a Dios liberar de dolor al cristiano. Después, por mostrar la piedad que deben los hombres al prójimo que sufre mal. La tercera, por otorgar galardón por la penalidad sufrida. Y en cuarto lugar, por hacer daño a los enemigos, dado que al sacarles de su poder a un cristiano reciben pérdida y mengua.

Las variadas razones que se esgrimen para empeñarse en la liberación de los cautivos —la primera de índole religiosa, la segunda de carácter piadoso, la siguiente como premio de honra, y la última como venganza hacia el enemigo— configuran a esta empresa como de necesario cumplimiento y gran eficacia porque, al mismo tiempo, cumple con Dios, honra al liberador, premia al liberado y castiga al enemigo.

*La guarda del patrimonio del cautivo mientras permanezca en cautiverio (partida II, título XXIX, ley IV)*

Se establece una intensa protección del patrimonio del cautivo mientras este permanezca en cautiverio. Tanto es así que no se permite que nadie tome sus bienes de ninguna manera si no es en favor del ausente, pues de lo contrario se impone la pena de pechar doblado aquello que se hubiese tomado.

La labor de guarda recae sobre los parientes más próximos, siempre y cuando se entienda que son hombres sin sospecha de codiciar su muerte por razones hereditarias. En caso de ausencia de estos, la guarda recae en otros hombres buenos que los tomen y los guarden de manera que no se pierdan ni se menoscaben. La pena que se impone a los familiares por incumplimiento de guarda es también la de pechar doblado aquello que se hubiere tomado, a la que hay que añadir la pérdida del derecho hereditario que les perteneciese por derecho.

La recepción de los bienes para su custodia debía cumplimentarse por escrito y con testigos.

*La adquisición por prescripción (partida II, título XXIX, ley IV)*

Estando cautivo no se considera válida la venta, permuta o donación de los bienes del preso. Para dar efectividad a esta prohibición, se estipula que si el cautivo saliese de prisión y echase en falta alguno de sus bienes porque estuviera en poderío de otro que alegase que lo había ganado «por tiempo», puede entablar demanda en el plazo de cuatro años, contados a partir del tercer día desde su llegada a casa. Pasado este plazo, el derecho de demanda decaía, a no ser que el cautivo fuera menor de veinticinco años, en cuyo caso el término de cuatro años comenzaba a correr al cumplir los veinticinco.

*Invalidación de actos en periodo de cautiverio (partida II, título XXIX, leyes VI y XII)*

Mediando cautiverio, no tienen valor los testamentos ni las mandas. A pesar de ello, se establecen dos excepciones: una, cuando los apresadores dejaren venir a los parientes o a otras personas ante quienes testar libremente, y la otra, cuando se llamase a alguno de sus parientes para que vendiese o empeñase algún bien como pago a su libertad, con objeto de poder liberarse del cautiverio.

Se impone la pena de pechar lo doblado a los parientes o a otras personas a las que en estos actos se les demostrase engaño, pudiendo llegar, en algunos casos, a la pena de muerte por codicia y falsedad en los bienes de aquellos que se fiaban de su lealtad.

En otro orden de cosas, hay que recordar que, cuando un hombre sacase a otro del cautiverio pagando un precio por ello, esta circunstancia no le otorgaba derecho a demandarle posteriormente ni tampoco a servirse de él de ninguna manera, puesto que esta acción tiene galardón suficiente en la piedad de su acto.

*Los alfaqueques (partida II, título XXX, ley I)*

Los alfaqueques son definidos en *Las Siete Partidas* como «los hombres que son puestos para sacar a los cautivos». E inmediatamente se añade que dichos hombres deben reunir seis requisitos imprescindibles para optar al nombramiento:

- que sean hombres piadosos;
- que no tengan codicia;
- que sepan hablar la lengua de la tierra donde está el cautivo preso, para entender lo que dijeran ambas partes y saber responder y decir a cada uno lo que le conviene;
- que no sean malquerientes;
- que sean «esforzados»;
- y, finalmente, que sean honestos, pues es lo que conviene «tanto al quiere salir de cautivo como al otro que lo tiene en su poder».

*El nombramiento de los alfaqueques (partida II, título XXX, ley II)*

Según *Las Partidas*, los alfaqueques deben ser escogidos «muy afinadamente».

Era menester que proviniesen de linaje afamado. La elección debía realizarse por 12 hombres buenos nombrados por el rey, por el que estuviese en su lugar o por el concejo donde morase aquel en quien debía recaer el nombramiento.

El protocolo establecía dos juramentos, uno en el que el alfaqueque aseguraba tener conocimientos sobre el hecho que tendría que negociar, y otro en el que juraba lealtad en los hechos de los cautivos, comprometiéndose a realizar todos los actos que fueran en favor del cautivo y aquellos otros que menguasen su sufrimiento.

Después de esto, se les otorgaba carta abierta, con sello del que lo otorgare y pendón de señal del rey, para que pudiesen ir de forma segura a lo que tuvieran que hacer.

**Los escarmientos («yerran los hombres en muchas maneras cuando andan en guerra. Y porque los yerros que hacen son más peligrosos que los que son hechos en otros lugares, pusieron los antiguos que tuviesen escarmiento, porque de otra guisa no sería justicia derecha»)**

*El escarmiento (partida II, título XXVIII, ley I)*

*Las Partidas*, para definir el escarmiento, comienzan con una comparación de este con el castigo, de menor calado punitivo. El castigo es un amonestamiento de palabra hecho por el caudillo contra aquellos que se hubieren desmandado sobre las cosas que se han de guardar en la guerra, mientras que el escarmiento, más grave que el castigo, es la pena que el caudillo manda infligir a los que errasen.

Las razones para impartir escarmiento se encuentran escrupulosamente tasadas (son doce). Los que participaren en la guerra por mar serán escarmentados:

- si diesen información de los suyos a los enemigos;
- si se uniesen al enemigo;
- si viniesen con él a hacer mal a los suyos;
- si no se quisiesen acaudillar;
- si metiesen desacuerdo en la gente;
- si tuviesen o promoviesen pelea;
- si se hiriesen, se matasen o se deshonrasen unos a otros, de palabra o de obra;
- si se hurtasen o se tomasen por fuerza o por engaño lo que tuviesen los unos a los otros;
- si no guardasen vianda o la gastasen antes de tiempo;
- si no ayudasen a hacer justicia;
- si la impidieran hacer;
- si quebrantasen las posturas que hubiesen puesto entre sí o con otros.

*Escarmiento para los traidores (partida II, título XXVIII, ley II)*

Dar información de los suyos a los enemigos o unirse a ellos se consideraba acto de gran deslealtad y traición que determinaba un escarmiento ejemplar

en consonancia con la gravedad del yerro. El escarmiento aplicado era la muerte, dada cruelmente arrastrando o desmembrando al convicto. Esta pena recaía también en quienes teniendo noticias graves no se las comunicasen a su rey.

A aquellos que se unían al enemigo y luego se volvían contra los cristianos se les imponía el escarmiento de cortarles la cabeza si fuesen hijosdalgo; en otro caso, se les daba muerte en la forma más extraña que se pudiera, como los hombres viles que eran: desmembrándoles, matándoles de hambre o echándoles al fondo de las aguas para ser comidos por los peces. En caso de no poder apresarles, se les imponía la pérdida de todos sus bienes y la prohibición de permanecer en el reino, en un destierro permanente.

*Escarmiento para los que no se acaudillaren (partida II, título XXVIII, ley III)*

El acaudillamiento en los hechos de guerra se consideraba esencial y son muchas las ocasiones donde se señala en *Las Partidas*.

Los «desmandados» debían ser presos por el rey o el caudillo. En los grandes yerros, se podía obligar al caballero a montar en asno, llevarlo con cadenas en la garganta o atarlo con una soga a la cola de alguna bestia. El rey podía conmutar estas penas —que, por la deshonra que comportaban, algunos consideraban peores que la muerte— por el destierro.

*Escarmiento para los que metieren desacuerdo en las compañías (partida II, título XXVIII, ley IV)*

«Desacuerdo es cosa de que vienen muchos daños, que si bien el acuerdo ayuda a las cosas y las mantiene, otrosí el desacuerdo las departe y las destruye». A quienes sembrasen desacuerdo se les imponía la pena de tomarlos presos y sacarles los ojos, «por que nunca vieran con ellos lo que codiciaban ver».

Si el rey les quisiese hacer merced, les conmutaba este castigo por la pena de destierro por el tiempo que tuviera a bien.

*Escarmiento para los que promoviesen pelea con resultado de heridas, muerte o deshonra (partida II, título XXVIII, ley V)*

A todo aquel que sacase armas en tiempo de guerra, una vez arrestado, se le tiraban sus armas y se les excluía de las ganancias.

Si el resultado era de deshonra, de hecho o de palabra, el escarmiento equivalía al doble de lo que se le impondría de haberlo cometido en otro lugar.

Si el agraviado resultase lisiado, al ofensor se le cortaba la mano o el pie.

En el resultado de muerte, se le imponía la pena de ser enterrado debajo del muerto.



FELIPE ESPILEZ MURCIANO

*Escarmiento para los que hurtan a sus compañeros alguna cosa en tiempo de guerra (partida II, título XXVIII, leyes VI y VII)*

En los robos a menores, si se pudiese probar con dos hombres que fuesen de buen testimonio, el escarmiento era pechar doblado el importe de lo robado y «señalar» al autor cortándole las orejas y la mano con que hubiese perpetrado el robo. En los robos a mayores, el ladrón debía «pechar cuatro tantos», además de quedar excluido de las ganancias, y en caso de reincidencia se le imponía el destierro por el tiempo que el rey tuviera a bien.

En los robos de viandas a menores, el escarmiento infligido al autor del latrocinio era pechar cuatro tantos, además de cortarles las orejas. En caso de reincidencia, la pena impuesta era la muerte por hambre. En los robos a mayores, los ladrones debían pechar dos tantos, siendo la reincidencia penada con el destierro.

*Escarmiento para los que hicieren engaño en las guerras (partida II, título XXVIII, leyes VIII y IX)*

Se estipula que «pechase otro tanto al rey y que perdiese su parte de aquella ganancia» y, en el caso de que no la pudiera traer, se le imponía la pena de «pechar» el doble. De no poder pagarlo se imponía que «se metiese su cuerpo en poder del rey para escarmentarle». En el caso de que fueran mayores debían pechar cuatro veces y, en caso de no poder pagarlo, se le imponía la pérdida de la tierra.

*Escarmiento para los que no ayudasen o embargasen la justicia en tiempo de guerra (partida II, título XXVIII, ley X)*

En tiempos de guerra, era obligado prestar ayuda a la justicia para que esta cumpliera con su deber. Y, por este motivo, aquellos que no quisieren colaborar con ella debían ser echados de la compañía.

Pero, «si por ventura algunos fuesen tan locos o tan atrevidos que quisiesen embargar esta justicia», debían ser penados de la misma manera y además perder todo cuanto allí tuviesen.

### **Epílogo del epílogo («sin mojarse, la luna navega por la mar sin mojarse»)**

Dos consideraciones postreras, que no podía eludir, me han impulsado a terminar con un otrosí del epílogo. La primera de ellas es manifestar mi admiración por la brillantez literaria de algunas de sus leyes, que no de todas, porque el texto es un tanto irregular en cuanto a calidad. La segunda, traer a la memoria el hecho de que cada una de *Las Siete Partidas* comienzan con una

letra del nombre del rey, componiendo un acróstico (A-L-F-O-N-S-O). En su homenaje, y en el de los cuatro hombres que componían la comisión que redactó sus 2.683 leyes, finalizo este escrito con un acróstico marinero, más íntimo que histórico, y quizá más emotivo que riguroso, a modo de gratitud permanente:

A menudo había venido en pensar, sin más reflexión que la que impone el entretenimiento, que las miradas de los marineros eran siempre horizontales, pues aunque miren al cielo lo hacen siempre hacia adelante, siempre hacia esa fina línea que curva los ojos del que la mira.

Luego vine a rectificarme a mí mismo, que siempre es más agradable que cuando lo hacen los demás, cuando me percaté de que los palos y las velas, huidizos como son de la planicie del agua, regalan a los hombres de la mar una mirada vertical, para regocijo de algunos contadores de estrellas cuando ven más altura que eslora.

Fue entonces cuando convine conmigo mismo en que el palo mayor, envía de trinquetes y mesanas, es como un disparo hacia el cielo, y que cuando iza sus velas pone alas a su empeño. Y comprendí que navegar es algo más, mucho más, que ir sobre las olas.

Olas de la mar, que siempre vienen cargadas de horizonte y dejan grandes aventuras posadas entre granos de arena. Olas, pero también nubes, que cuando deshacen en lluvia no es que estén llorando; al contrario, es que vuelven a casa. A la mar, de donde vinieron y adonde vuelven como los buenos marinos.

No parece, pues, desmesurado pensar que en la navegación nos encontramos con un universo propio, hábitat de los argonautas, donde todo es más de lo que parece y donde las aventuras no son lances extraños sino todo lo contrario: un destino tan buscado como querido.

Sabed por esto, pues, que para honrar todas esas cosas fue gran cosa que el Rey Sabio dejara en *Las Partidas* noticias y leyes sobre los hombres de la mar. Aunque, a pesar de todo, una vez entrados en navegación pareciera ser que las leyes que rigen, mi buen rey, son las de Posidón. No obstante, qué sosiego da ver que un sabio, gobernando hacia barlovento, nos lleva al puerto de la razón y el derecho.

Olvidos aparte, que como tales pertenecen al reino de la nada, me cabe concluir con hondo deleite que ha sido un honor volver a dar vida a las palabras escritas del Rey Sabio. Y haber navegado por sus líneas, que alguna vez, en ese sutil instante en que se quiebra la tarde, me parecieron olas de papel. Al fin y al cabo, yo también soy, como aquel luminoso andaluz de El Puerto de Santa María, marinero en tierra.

## **Bibliografía**

### ***Fuentes básicas***

*Las Siete Partidas* (eds. de 1491, con glosas de Alonso Díaz de Montalvo, y 1555, con glosas de Gregorio López).

FELIPE ESPILEZ MURCIANO

**Fuentes accesorias**

- ALFONSO XI: *Crónica general*, 1376.  
ANÓNIMO: *Libro del esforzado caballero don Tristán Leonís y sus grandes hechos en armas*, 1400.  
CANO, Tomé: *Arte para fabricar naos*, diálogo I, vol. II. Sevilla, 1622.  
CARTAGENA, Alonso de: *Doctrinal de caballeros*. Burgos, 1487.  
CORNEJO, Andrés: *Diccionario histórico y forense del derecho real de España*. Madrid, 1779.  
DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal: *Historia de España*, 1568.  
*Diccionario marítimo español*. Madrid, 1831.  
DÍEZ DE GAMES, Gutierre: *Crónicas de don Pedro Niño*.  
Documentos de las Azores, 1588.  
FERNANDO II, rey de Aragón. *Memorias de Fernando IV de Castilla*.  
GARCÍA CERECEDA, Martín: *Tratado de las campañas de los ejércitos del emperador Carlos V desde 1521 a 1545*.  
MAYANS Y SISCAR: *Diccionario de jurisprudencia*, 1788.  
REAL ACADEMIA ESPAÑOLA: *Diccionario histórico*.  
RODRÍGUEZ DE MONTALVO, Garcí: *Amadís de Gaula*. Zaragoza, 1508.  
RUIZ DE ALARCÓN, Juan: *Comedias*, 1628.  
SUÁREZ DE FIGUEROA, Cristóbal: *El pasajero*, 1617  
UZTARIZ, Jerónimo de: *Teoría del comercio*, 1724.  
VALERA, Diego de: *Crónica de España* (ed. 1493).  
VV.AA.: *Crónicas de don Juan II* (1406-1454).

# UN TRIUNFO NO BUSCADO. AMÉRICO VESPUCCIO, QUINIENTOS AÑOS DESPUÉS

Mariano CUESTA DOMINGO  
Catedrático de Historia de América

HACE unos meses hablábamos en Lisboa, sin mucho eco, sobre el quinto centenario de Vespucio. Y es que muchas evocaciones históricas, pese a ocuparse de hechos sobresalientes, no consiguen distraer a la mayoría de los afanes cotidianos, y su ámbito de resonancia queda confinado a lo meramente local o regional. Así sucedió, por ejemplo, con la celebración del segundo milenio de la fundación romana de la ciudad de Segovia, o el 1.800º aniversario de la *Constitutio Antoniana*, relegada a un injusto olvido, pese a ser un acontecimiento capital que otorgó la ciudadanía romana a todos los habitantes libres del imperio, lo que les abría las puertas de acceso a las magistraturas y cargos del *cursus honorum*, incluidas las categorías de senador o cónsul (1). El interés que despiertan estas efemérides se restringe, generalmente, a un reducido círculo de eruditos y ámbitos culturales de su entorno. No obstante, algunas otras fechas consiguen franquear esos estrechos límites, como sucediera con el quinto centenario de la muerte del infante don Henrique o el del descubrimiento de América (la repercusión con motivo de los aniversarios de la firma del tratado de Tordesillas, de la muerte de Felipe II, del descubrimiento de Brasil..., fue menor). En los dos primeros, la caja de resonancia fue mucho más potente; su eco llenó con fuerza espacios considerablemente más amplios porque al empaque intrínseco de los acontecimientos se sumaba un subyacente mensaje político no exento de carga promocional. No en vano, en España, al menos hasta hace unos meses, ha existido una comisión gubernamental de alto rango encargada de organizar conmemoraciones, la cual, con distintos nombres, ha pervivido durante

---

(1) El emperador César Marco Aurelio Severo Antonino Augusto declara: «... puedo manifestar mi agradecimiento a los dioses inmortales que me protegen (...) considero, pues, que puedo (...) servir a su grandeza (...) haciendo participar conmigo en el culto de los dioses a todos los que pertenecen a mi pueblo. Por ello concedo a todos los peregrinos que están sobre la tierra la ciudadanía romana [salvaguardando los derechos de las ciudades] con la excepción de los dediticios. Pues es legítimo que el mayor número no solo esté sometido a todas las cargas, sino que también esté asociado a mi victoria. Este edicto será (...) la soberanía del pueblo romano». Biblioteca de Giesen (Alemania), papiro publicado por P.M. Meyer en 1910 y traducido al castellano por el profesor Morillo, de la Universidad Complutense.

más de veinte años y parece que va a seguir haciéndolo, mudando nuevamente de denominación, al menos durante otros tantos. En Portugal sucedió algo parecido, y del mismo modo ocurre en Alemania con las efemérides de Humboldt. Pues bien, actualmente, de forma análoga a los acontecimientos que han sido conmemorados en 2012, emerge el recuerdo, o la memoria, de quintos centenarios o quingentésimos aniversarios, entre otros, de las Leyes de Burgos, del nacimiento de Gerard Mercator y de la muerte de Amerigo Vespucci y, en el mismo sentido, se nos viene encima el Pacífico con todo su potencial conmemorativo. Como se ve, el lema *indocti discant et ament meminisse periti* sigue siendo válido.

Cabe preguntarse si está justificado volver a la carga sobre estas cuestiones, cuando ya se han celebrado, en las fechas oportunas, el aniversario del natalicio y de la aparición de una obra. Nuestra respuesta a esa pregunta es que sí, siempre que se haga con la mesura que exige la ciencia; sí, por más que sea conocido que estos eventos han proporcionado a algunos pingües beneficios y, en el ámbito político, han servido a individualidades incompetentes en estas cuestiones para ocupar puestos innecesarios, pero extraordinariamente gratificadores para ellos y para algunos de sus próximos; sí, la celebración de simposios es acertada cuando de estos se ocupan grupos no muy numerosos de expertos, así como es oportuna una difusión amplia, clara y concreta de lo conmemorado, que alcance a toda la sociedad, de forma pedagógica, instructiva, particularmente a los escolares de todos los niveles conforme a su capacidad; sí, son pertinentes las conmemoraciones, siempre que la rememoración esté destinada al conjunto de la sociedad involucrada en el acontecimiento recordado, mediante un esfuerzo de concreción y sencillez, sin grandilocuencia, sin exageraciones, sin debates petulantes, sin condenas extemporáneas y anacrónicas. Hacer una breve radiografía del estado bibliográfico de la cuestión, y de las controversias entre los expertos, es imprescindible, pero en la medida en que se ponga la mira en cerrar debates y no se originen en exceso otros nuevos. Es evidente que la actitud de los editores es fundamental al respecto.

En el momento presente, la efeméride que nos ocupa está suficientemente expresada en el título que hemos dado a estas páginas. Consecuentemente con lo anterior, pretendemos verificar que a los hechos que se conmemoran y a las figuras que los protagonizan no se les dé un anacrónico marchamo patrioter. Nuestra cautela responde a que se han celebrado o conmemorado —y nos hemos declarado favorables a ello en muchas ocasiones, aunque abogando por una mayor sencillez—, a veces de forma recargada, otras dentro de sus justos límites, el nacimiento o la muerte de un personaje, un hecho u obra descolante de otro, pero también, en relación con ellos, se han evocado circunstancias tan insustanciales como su anodino paso por determinado lugar; su pernoctar en la posada de tal pueblo, en el que a veces no pasó ni veinticuatro horas; su insulsa estancia en un balneario —estancia cuya verosimilitud, todo hay decirlo, en más de una ocasión presentaba razonables dudas—, cuando no algún viaje que nunca realizó o la publicación de una obra apócrifamente atribuida

al homenajeado. De esta celebración de lo trivial dan fe las numerosas lápidas conmemorativas distribuidas por doquier en el territorio nacional.

Y estas remembranzas colectivas pueden tener mucho de positivo en las sociedades de las que brotan; y ello a despecho de grupos exaltados que recusan el sesgo enaltecedor y eurocéntrico dado a la conmemoración de algún acontecimiento histórico al que ellos impugnan, y a cuyos protagonistas y logros repudian. Esta actitud hostil puede llegar al paroxismo de exaltar al «contrario» —tenemos un ejemplo de ello en un pueblecito castellano, donde se dio una singular batalla victoriosa y en el, sin embargo, se exalta con un busto de bronce al jefe... perdedor, el del ejército contrario y vencido—. No es un caso único. Recuerdo al efecto determinado país en que mi comentarista decía, con otras palabras: «Estos han hecho monumentos a todos los que les han derrotado».

Pues bien, uno de los procesos históricos que ha dado ocasión a más conmemoraciones ha sido el de los descubrimientos y exploraciones, el de la expansión europea, pese al riesgo que arrastran de convertirse en una celebración eurocéntrica.

### Los descubrimientos geográficos

El expansionismo es inherente a la Historia. Este fenómeno es un hecho histórico recurrente, y ante los hechos, decían los escolásticos, no hacen falta pruebas. La ampliación de horizontes geográficos y el ensanchamiento de fronteras de los grupos humanos ligados a un territorio es un fenómeno universal, y siempre se realiza a costa de otra colectividad más débil que, en consecuencia, transcurrido el tiempo, despertará las simpatías del observador retrospectivo. La Historia va archivando en su acervo acontecimientos sobresalientes y otros que no lo son, pero son los primeros los resaltados por la memoria colectiva de los grupos humanos o de los pueblos (2).

Ninguna época como la renacentista para hallar sucesos *singulares*, para encontrar personajes *únicos e históricos*, siendo como fue un periodo de intercomunicación de espacios y de culturas, de territorios y hombres; de expansión de las comunicaciones, de florecer del conocimiento y de aumento del control humano sobre la naturaleza, y también, en doloroso contraste, de indefensión y fragilidad; época por excelencia de los descubrimientos y exploraciones, primero en el Mediterráneo *et plus ultra*, después, en la Mar Océano, de la que Colón fue designado «Almirante». Ya en el océano, estas empresas

---

(2) Recientemente, los «medios» parecen haberse sumado a este exacerbado frenesí conmemorativo, calificando sin mesura de «histórico» (o, más modestamente, «del siglo») un partido de fútbol, un acto de relumbrón, o un hecho que les parece sobresaliente y que, en ocasiones, hasta merece tal calificativo. Así, medios que exaltan y convierten en *famosos* a quienes ellos han hecho *populares*, se han constituido a sí mismos en exclusivos árbitros de lo histórico.

serían obra de gentes procedentes de lo que actualmente se llama Portugal y España, Inglaterra, Francia, Holanda y Rusia, sin olvidar los logros de los países nórdicos y las aportaciones de las ciudades-república italianas. Sobre el trasfondo de estas empresas, fruto esencialmente del genio colectivo, resaltan también sujetos concretos y muy activos. Sin la interacción de ambos genios —el colectivo y el individual— no sería posible el proceso. Tampoco sin la mezcla, acumulativa y creadora, de las sucesivas aportaciones particulares, a veces tomadas mutuamente en préstamo con lealtad, otras, por apropiación desleal. En correspondencia con esta fecundidad en sucesos singulares, como hemos dicho más arriba, la era de la expansión europea ha dado lugar a muchas conmemoraciones (3).

### Mapas (cartografía)...

Así pues, en los descubrimientos y exploraciones se hallará una mena inagotable de centenarios y aniversarios. Hemos citado al Infante y al Descubridor, pero podríamos mencionar a una pléyade de otros prohombres. Que yo recuerde, el primer congreso al que asistí, celebrado en Sevilla, se centraba en Bartolomé de Las Casas, y el último, desarrollado en Madrid, en Mercator. Antes hubo otros, de entre los que yo destacaría el del Infante, sobre todo porque, clausurados los actos solemnes, de los que ya nadie se acuerda, quedaron algunas excelentes obras, entre otras la *Portugaliae Monumenta Cartographica* y la *Monumenta Henriquina*. Pronto llegarán nuevas conmemoraciones —sin ir más lejos, el año próximo nos aguarda la del descubrimiento del Pacífico—, y así sucesivamente, *sine die*, en un «bucle melancólico», que podría decir Jon Juaristi.

Pues bien, relacionadas con estos asuntos hay dos materias que resultan especialmente objetivas, al menos en apariencia, como testigos de la Historia: la cartografía histórica, como mercatoriana *ventana de la historia*, y la toponimia, susceptible incluso de convertirse en objeto de empecinada polémica de sustrato político.

La cartografía como testimonio es inamovible, es reflejo de una realidad geográfica y política, es un testigo estático de un momento concreto. Ello no obsta para que a su sombra se hayan librado conflictos de intereses y haya sido objeto de deformación y manipulación intencionadas. De algún modo, y en cierta medida, el arte de trazar mapas también se vale de herramientas retó-

---

(3) Y, al socaire de ellas, a esas inectivas antieurocéntricas a que antes nos hemos referido, las cuales, con todo lujo de probanzas desde fines del XX y en el siglo XXI, fuera de contexto incoan una causa general a sucesos ocurridos cientos y hasta miles de años antes, protagonizados por gentes cuyos valores y mentalidad eran los propios de su tiempo y, como no podía ser menos, absolutamente ajenos a los de quienes hoy actúan como sus jueces retrospectivos. Así ha sucedido en un sinfín de regiones oceánicas y continentales, especialmente durante la edad moderna, que actualmente necesitan de otra mirada más indulgente que permita contemplar los hechos desde su justa perspectiva.



ricas, intentando romper la habitual actitud pasiva del oyente u observador. La analogía con la retórica quizá parezca pomposa, y acaso lo sea, al sugerir que tanto la conformación cartográfica del espacio que los mapas muestran como los errores que evidencian encajan en esa definición ambigua que da el DRAE como primera acepción del término *retórica*: «Arte de bien decir, de embellecer la expresión de los conceptos, de dar al lenguaje escrito o hablado eficacia bastante para deleitar, persuadir o conmover», pero sí podría acomodarse a la tercera acepción de la voz que registra el diccionario mencionado: «Uso impropio o intempestivo de esta arte [la retórica]», una ambivalencia a la que contribuye la realidad de la cartografía en cuanto lenguaje franco universal.

Tratar de seguir el recorrido cartográfico con una óptica históricamente heterodoxa lleva al exceso mediante una sucesión de imágenes-cromo mudas que conduce a un grado de autismo, mirar sin hablar. En verdad la utilidad se basa en la interacción entre mapa e historia por más que ahora interese más el mapa en cuanto testimonio, en cuanto fuente.

Aquellas cartas se debatían entre la imperfección y el afán de enmienda. En tanto acta notarial de los descubrimientos, debían ser, y a efectos jurídicos eran, exactas, por más que, *per se*, por su propia esencia, en su aspiración a la certeza solo alcanzasen un grado aceptable de verosimilitud. Pero el afán de perfeccionarlas nunca decayó. Valga como muestra el paso del antiguo sistema de copia al aprovechamiento y acumulación sistemática de la experiencia formando cartas modelo, cartas patrón o *padrones reales*. En todo caso, la cartografía era un instrumento imprescindible de la náutica, y su calidad, fundamental para la navegación y, por lo tanto, para el comercio, para la nación. Lo sintetizaron muy bien Alonso de Chaves, Alonso de Santa Cruz, Martín Cortés, Pedro de Medina, García de Palacio...

### ... Y nombres (toponimia)

Es evidente que un mapa puede convertirse en un fin artístico en sí mismo (ahí está la sala especial del Vaticano para atestiguarlo), cuya suntuosidad revista de prestigio a su poseedor (decorando salones de mansiones para dar un tono intelectual o de poder), pero al que los complementos imprescindibles (escala, representación del relieve y su identificación, así como las ciudades y asentamientos humanos) convierten en un instrumento capital. Pues bien, uno de los elementos capitales de la carta o mapa son las referencias en su imagen y la toponimia.

Y ahí entramos en el proceso de nomenclatura y sus variantes. Los nombres son indispensables para la recta comprensión e instrumentalización de un mapa. Su origen es dispar y, en sí mismos, son testimonio de un proceso cultural complejo que tiene que ver con la lingüística (atlas plurilingües), con la antropología y, en una palabra, con la Historia.

Los topónimos, cuando son vernáculos, originarios de los pueblos visitados, adolecen de notorias dificultades de traducción o transliteración cuando



dichos pueblos son ágrafos o quienes acuñan el topónimo no dominan lo bastante su lengua (*Tenochtitlán, Campeche*); cuando son exónimos, presentan una notable multiplicidad de origen: pueden haber sido acuñados a mayor gloria de su descubridor (*isla Bermuda*, en honor de Juan Bermúdez) o en homenaje a un personaje destacado (*islas Filipinas, islas de Revillagigedo, Ciudad de Gálvez*), adoptar un matiz despectivo («Veneçuela»), aludir a la festividad en que fue alcanzado un lugar (*Reyes, Navidad*), tener sencillamente un cariz religioso (*Los Ángeles, Santa Bárbara, San Agustín, Santiago*), recordar el lugar de procedencia de un descubridor (*Trujillo, Mérida*), evocar lugares legendarios o míticos (*California, Amazonas, Dorado*), presentar un sesgo de advertencia (*Abrejo, Salsipuedes*), o convertir en propio un nombre común (*La Sabana, Los Álamos, Llano Estacado, Mar Dulce*)...

Pero, volviendo a los descubrimientos, al producirse uno, como es bien sabido, se desencadenaba todo un protocolo ceremonial de *toma de posesión*, uno de cuyos elementos más señalados era la imposición de nombre a lo descubierto; y en esta acción de constituir en fuente de propiedad el acto de imponer nombre hay una reminiscencia bíblica, como se echa de ver en el entusiasmo con que más adelante se afirmará: «Nombre dimos al mar, nombre a los ríos, midiendo estrellas y afijando imanes...». Así pues, la toponimia también encierra un principio de publicidad, de proclamación ante los demás, de revelación, propagación y anuncio no exento de paradojas. Literariamente se habló de «donde la tierra acaba y el mar comienza», de «Nuevo Mundo», de «*finis terrae*», de «Indias», de «América»... En los mapas y globos antiguos aparecen los topónimos «Mondo novo», «Terra incognita», «Terra de Cuba-Asie parti», «América», «Terra Sancta Crucis»...

### Una nota historiográfica

Es cierto que numerosos sucesos cobraron notoriedad merced a la relevancia de quienes los protagonizaron. Pero también es verdad que, en otros casos, es el acontecimiento el que dio notoriedad a quienes participaron en él. Aunque a algunos la gloria les sobreviniese póstumamente, pueden haber alcanzado la posición de figuras alegóricas, legendarias y hasta casi míticas, incorporándose de tal modo a lo que se llama «el imaginario de...». Respecto a América, en este aspecto sobresale la figura de Vespucio, a quien la notoriedad le alcanzó de forma estrictamente sobrevenida; y si bien es cierto que en vida ya fue muy conocido, la gloria le llegó a impulsos de un grupo de frailes que se han hecho famosos precisamente por eso, por dar popularidad al florentino. En contraste, otros personajes vinculados al Descubrimiento conocieron honra y fama inmediatamente, en vida. Tales son los casos de Colón, Cortés, Pizarro, Las Casas y otros, los ecos de cuyos nombres resonaron con prontitud y en ámbitos amplios. Hubo quienes se esforzaron por alcanzar honores, fama y perpetuar su nombre, pero existieron personajes, menos ostentosos, que protagonizaron los hechos para que otros los cantaran, como

decía Chamizo, o los narraron a iniciativa propia pero sin intención de distinguirse, en *santa obediencia*, con ánimo de ayudar a sus compañeros.

Fuera de la fama de uno y otro, hay más bibliografía dedicada a Colón que a Vespucio. Sobre Américo han escrito, y no poco, contemporáneos suyos y autores actuales, con mayor abundancia en sus respectivos centenarios, y lo mismo ha sucedido con el Descubridor. Autores tan distintos y distantes como Las Casas, Herrera y Tordesillas y Vázquez de Espinosa; Humboldt y Fernández de Navarrete; Levillier, Arciniegas, Sierra, Laguarda, Formisano, Gandía, Leite, Marcondes de Souza, Magnaghi, Pohl, Seco, Varela y otros más. Todos han pretendido hacer aportaciones sugestivas sobre el florentino, y en este empeño algunos han difundido errores «interesantes» que han devenido en combates por *aquella* historia. Sus textos han gravitado en torno a la problemática que presenta la biografía del florentino, sus fuentes, sus viajes; han polemizado sobre la autenticidad de sus escritos, e intentado esclarecer aspectos lingüísticos, cartográficos, descubridores de su persona, así como, obviamente, dictaminar acerca de la oportunidad o impertinencia del topónimo «América» (*bien o mal llamada*). Como quiera que sea, Vespucio alcanzó la cima de la Casa de Contratación, institución clave en la expansión ultramarina hispánica, y en la que asumió el cargo de piloto mayor. El hecho no deja de ser un acontecimiento notable. Este personaje llegado de Florencia se puso al servicio de los grandes mercaderes florentinos radicados en Sevilla, pasó luego a trabajar para el reino de Castilla (aunque también a su propio servicio) y realizó una expedición por las Indias; cambió de patrón y se enroló con el rey de Portugal, a cuyo servicio realizó otro viaje explorador; y finalmente tornó a Castilla, donde alcanzó la cumbre en el órgano central en la administración de las cosas indianas y náuticas del reino. Cabe preguntarse si era miembro de una red florentina (que lo fue), o empleado del rey castellano (que lo fue asimismo), o del luso (no es probable), u ofició de agente doble, o quizá, simplemente, trabajaba para su propio interés. La respuesta de Vespucio podría ser *business is business*.

## Hechos, y no palabras

Amerigho o Américo (Alberico para Humboldt) nació en Florencia (9 de marzo de 1451 o en 1454). Fue el tercero de los cinco hijos (Antonio, Firolamo, Amerigo, Bernardo y Agnoletta) que tuvieron en matrimonio Nastassio y Lisa. La familia residía en una casa alquilada en el barrio de curtidores, donde el padre oficiaba como notario con una renta modesta. La renta familiar era igualmente humilde, pero la economía doméstica no se debatía en la escasez. En este ambiente Américo crecía lentamente. Joven de aspecto serio, callado entonces (quizá podría aplicársele aquel adagio que rezaba *taciturnitas stulto homini pro sapientia est*), mostraba una escasa afición a los estudios, algo de lo que luego se lamentará. De su educación se ocupó su tío fray Giorgio Antonio Vespucchi, un dominico que le enseñó latín y le dio a leer los clásicos

(Aristóteles, Virgilio, Dante, Petrarca y Marco Polo, Ptolomeo, su fuente sobre astronomía y cosmografía) y que se hallaba en el entorno de los Médici, donde pudo haber absorbido la cultura renacentista.

Paralelamente, con otro tío, Guidantonio, realizó un viaje de formación profesional y empresarial y de ejercicio diplomático a París, donde debían ocuparse de los negocios de los Médici —y no cosecharon mucho éxito en el cumplimiento del encargo, por cierto—. Pese al declive familiar —el mismo Américo fue el encargado de administrar la herencia familiar al morir su padres, en 1483—, Vespucio pudo inscribirse en la Universidad de Pisa y alcanzar el apoyo de Lorenzo di Pierfrancesco de Médici.

El servicio a Pierfrancesco le condujo a Sevilla (1491), a fin de verificar la diligencia y esmero profesional de los representantes de este personaje florentino, entre ellos de otro agente de Florencia asentado en la capital hispalense. Y llegó a ser factor de otro: el interesante financiero, también florentino, Juanotto Berardi, de quien terminó haciéndose amigo. Américo Vespucio era un negociante nato, amigo también de Cristóbal Colón. Aquella red florentina funcionó bien hasta la muerte de Berardi (acontecida en 1495), especialmente en el aprovisionamiento de las flotas colombinas. Vespucio fue nada menos que el albacea de su legado y prosiguió con los negocios relativos a Indias, en lo que, en efecto, ganó mucho dinero, aunque nunca le pareció suficiente. Su buena relación con Colón le llevó a participar en viajes de descubrimiento, primero con Castilla, después con Portugal. Más tarde se asentó como sabio de la Casa de Contratación.

La primera expedición en que participó, y en la que figura como piloto, fue la encabezada por Alonso de Ojeda que zarpó de Cádiz el 18 de mayo de 1499. Siguiendo la estela del tercer viaje de Colón, Ojeda y sus hombres avanzaron más hacia el oeste, por Trinidad, Paria, Margarita, Cubagua, Coquibacoa o Veneçuela, hasta alcanzar el cabo de la Vela, para proseguir por La Española y rendir por último viaje en Cádiz en junio de 1500. Más de un año de esfuerzos y sinsabores para traer por todo botín una pequeña carga de aljófares y perlas, unos granos de oro y algunos esclavos, magra recompensa que, al menos, sirvió para cubrir gastos y repartir un insignificante beneficio de menos de seis ducados a cada tripulante.

Manuel I el Afortunado le contrató como piloto. No es momento de lucubraciones, pero parece dudoso que pudiera influir en ello decisivamente la prohibición castellana del paso de extranjeros a Indias. Realizó un viaje a la costa brasileña (de mediados de 1501 a finales de 1502), cuya prueba es la *Mundus Novus*. El recorrido superficial llevó a la expedición hasta los 30° S (es decir, hasta Porto Alegre o Lagoa dos Patos, aproximadamente) y pudo avanzar, eventual e inciertamente, hasta los 50° por el interior oceánico. Finalmente, en 1504 concluyó su estancia en Portugal y, sin haber obtenido mayores éxitos, retornó a Sevilla tras escribir su carta a Piero Soderini.

Es entonces cuando recibe dos buenas noticias: sorprendentemente, Juana I le otorga carta de naturaleza, por «vuestrós buenos servicios que me habéis fecho, é espero me haréis de aquí adelante, por la presente vos hago natural de

estos mis reinos de Castilla y de León», y Colón escribe elogiosamente sobre Vespucio a su hijo Diego. Por último, otra acontecimiento feliz adorna su vida en estos años: el neocastellano se casa con María Cerezo, por más que ya tenía una hija natural en Florencia.

Como es bien sabido, poco después Fernando el Católico ordenó que se reunieran Américo Vespucio y Vicente Yáñez Pinzón para hablar sobre la expansión y la «búsqueda del Paso». Colón había muerto, Pinzón se hallaba en pleno proceso de maduración, y Vespucio, con deseos de promoción, en su lógica ambición debía ser escuchado. En consecuencia, el exflorentino participó en una reunión con Yáñez Pinzón, Juan de la Cosa y Díaz de Solís (26 de noviembre de 1507), y en febrero siguiente tuvo lugar la Junta de Burgos, con presencia del rey Fernando.

El rey ordenó a Pinzón y a Díaz de Solís que encabezaran la expedición a la búsqueda del Paso, mientras que Vespucio fue destinado a la Casa de Contratación, nada menos que como piloto mayor —su nombramiento fue sancionado por el rey y la reina, en Valladolid, el 6 de agosto de 1508—. Se le encomendaba la misión de ocuparse de la instrucción náutica y del examen de los pilotos, así como de trazar el mapa oficial, previa junta de todos «los más hábiles que se hallaren», para que, mediante consenso, elaboraran una cartapatrón —el llamado *Padrón real*— de todas las tierras e islas descubiertas en las Indias. El propio Américo Vespucio, por razón de su cargo, participó como es lógico en la cartografía de la Casa. Trabajos suyos —afirma Pedro Mártir de Anglería en *Décadas del Nuevo Mundo* II, lib. x— fueron vistos en casa de Rodríguez de Fonseca, y debieron de ser frecuente objeto de copia, porque la Corona dio orden de restringir su uso: «En lo de las cartas de marear —narra— ha sabido su Alteza que se dan a muchas personas y porque no quiere que se den sino a las personas que fuere necesario y que van a su servicio, a América, que los oficiales tomen juramento y, de aquí adelante, no dé ni consienta dar cartas a ninguna persona que no fuere por mandado de su Alteza y de los oficiales de la Casa».

Mártir de Anglería recordaba la presencia de Vespucio junto a Fonseca con numerosos testimonios náuticos, como una esfera sólida y diversos mapas «a los que los navegantes llaman cartas de marear». Una de ellas —decía— la habían dibujado los portugueses, con intervención, según se aseguraba, del florentino. Otra, comenzada por Colón cuando recorría aquellos lugares, fue adicionada a su entender por su hermano Bartolomé, que asimismo había reconocido los tales lugares. Además, no hubo castellano que a poco capacitado que se creyera para medir tierras y litorales no confeccionase su propio mapa. Guárdense como las más estimables cartas náuticas las que compusieron aquel Juan de la Cosa... y otro piloto nombrado Andrés de Morales, ya porque su experiencia fuese mayor (conocían efectivamente aquellos lugares como las habitaciones de su casa), ya porque estuviesen reputados como más entendidos que los otros en materia de cosmografía náutica.

Hete aquí a este exflorentino controlando todos los viajes a las Indias, conociendo y seleccionando a los mejores pilotos y, consecuentemente,



sabiendo al dedillo el comercio que generaban. Su sueldo era relativamente modesto (75.000 maravedíes anuales), pero tenía acceso a información privilegiada y a los dos personajes más influyentes en relación con las Indias: Cisneros y Rodríguez de Fonseca. Así pues, su casa estaba bien servida —quizá por una servidumbre sumisa, ya que se le atribuyen otras dos hijas habidas con una esclava.

El 9 de abril de 1511 Américo Vespucio dictó sus últimas voluntades ante el notario. En el testamento legaba la mayoría de sus bienes a su mujer y, a falta de otros herederos legales, las demás mandas eran de tipo piadoso o benéfico, aunque no por ello dejaba de prestar una atención especial a su presunta amante esclava y a los hijos con ella habidos. Y así, pedía que a Isabel —que tal era el nombre de la esclava— y a sus dos hijos se les concediera la libertad a la muerte de su esposa, «por los buenos servicios que me han fecho a mí» (y a su mujer, añade). Vespucio murió en Sevilla el 22 de febrero de 1512. Su esposa recibió una pensión de la Corona por los servicios prestados por su marido como piloto mayor. Su sobrino Juan Vespucio, conjuntamente con Juan Díaz de Solís, fue el albacea.

### **La bien o mal llamada América**

El nuevo continente hallado por Colón fue recibiendo diversos nombres: «Nuevo Mundo», «Indias» e «Indias Occidentales», «Tierra Santa Cruz» o «del Brasil»... Pero hete aquí que, transcurrida poco más de una década del hecho, un grupo de frailes más bien anodino pero sobrado de entusiasmo, reunido en una abadía secundaria con una biblioteca mediocre pero poseedora de una imprenta, iban a ser quienes lanzaran a la fama no al genuino protagonista del Descubrimiento, sino al florentino que había escrito dos cartas divul-



gadoras de los viajes que hizo y a través de un mapa que los mismos religiosos imprimieron. Se trata de los frailes de Saint-Dié, en la Lorena francesa, en cuyas manos obraban sendas traducciones de la *Lettera a Soderini* y de la *Mundus Novus*.

Aquellos hermanos preparaban una nueva edición (1507) de la *Geografía* de Ptolomeo, cuando les llegó la carta a Soderini (ya conocían la *Mundus Novus*). Pues bien: los frailes se ilusionaron de tal forma que abandonaron su proyecto anterior y se enfrascaron en una novedosa empresa que podía hacer que su convento-biblioteca-imprensa alcanzara mayor fama. No se equivocaron. El 25 de abril de 1507 salía de las prensas de Saint-Dié su *Cosmographiae intro-*



*ductio*, juntamente con un mapamundi y un desarrollo de la esfera. Pagaron a Vespuccio con generosidad proponiendo el nombre de «América» para la tierra descubierta. Bien o mal llamada, justa o injustamente impuesto el topónimo, su éxito es obvio, por más que su sentido originario pueda verse en crisis porque un país que ocupa una región alejada de las tierras que el propio Vespuccio pisó (EE.UU.), en una suerte de «imperialismo geográfico», parece reclamar para sí la exclusividad del topónimo. Los religiosos publicaron aquel opúsculo, con una traducción al latín de la *Lettera*, bajo el título de *Quattuor Americi navigationes*. En el texto se lee la propuesta de los frailes de que el Nuevo Mundo se llamara «América» —en femenino, como los demás continentes, y a mayor honra de quienes ellos pensaban que era «su descubridor», como sugiriendo que era la tierra de Américo (*ab Americo inventore*), América (*quasi Americi terram sive Americam*)—. Los autores de tal éxito fueron Mathias Ringmann y, en cuanto al mapa, Martín Waldseemüller —los materiales fueron hallados avanzado el siglo XIX, aunque ya Humboldt había leído el texto.

Así pues, a Vespuccio le alcanza una fama sobrevenida sin que él la hubiera impulsado ni alentado, ajena a sus intereses inmediatos, aunque, sin duda, de haberla conocido, tampoco la habría rechazado. El éxito y el impacto editorial de la *Cosmographiae introductio* fueron enormes, y la polémica que inauguró no ha sido menor. La «disputa sobre Vespuccio», sobre sus viajes y sus escritos, sobre la pertinencia del uso de su nombre como gran topónimo, no ha cesado, sobre la base tanto de los documentos originales como de los considerados copias, sus traducciones y ediciones, con errores de lectura; mucha de la documentación es extraña a cuanto respecta a los descubrimientos y exploraciones o la cartografía.

Los historiadores que abrieron la polémica fueron Bartolomé de Las Casas —contemporáneo del florentino—, Antonio de Herrera y Tordesillas y Antonio Vázquez de Espinosa —podríamos decir que en el primer centenario del Descubrimiento—. El primero (*Historia general de Indias*), proclive a Colón, con su característico enardecimiento no dudó en acusar a Vesputio de «mentiroso» y hasta de «ladrón», de usurpador de lo que tanto se debía al Almirante y de que, en verdad, se había apropiado de lo que no le pertenecía, ya que el Nuevo Mundo debería llamarse *Columba* en vez de *América*. Más aún, no se explicaba cómo Hernando Colón, que conocía tan bien como el propio dominico tanto los viajes de su padre como los del florentino, no había reaccionado ante el expolio.

Por su parte, Antonio de Herrera y Tordesillas también dedica algunas páginas de sus *Décadas* a Vesputio, sus engaños y el nombre de América. El cronista historiador (t. I, p. 270) habla del origen del hombre americano, concluyendo sobre el nombre del continente «que la generación y población de los indios, ha procedido de hombres que pasaron a las Indias Occidentales, por la vecindad de la tierra, y se fueron extendiendo poco a poco. No ha sido otra la causa de haber llamado Indias a este Nuevo Mundo», subrayando que el topónimo fue una contribución del propio Colón, quien pretendía con ello un mayor estímulo porque *Indias* tenía sonoridad a riquezas sin cuento. Pero, cuando Herrera menciona a Vesputio (p. 394), anota los «engaños» de este para favorecer a Ojeda pero, vuelve a subrayar, «siempre persistiendo en aplicar la gloria del descubrimiento de la Tierra Firme al Almirante sin menospreciar a Vesputio y Ojeda» (p. 411) y sus viajes por la costa septentrional de América del Sur (Coquibacoa, Santa Marta, Cartagena y Urabá). Páginas adelante Herrera, a instancias de Diego Colón, se ratifica en su posición (pp. 495-496), declarando, acerca de los descubrimientos hechos por el padre de Diego, que era necesaria «cautela sobre Américo Vesputio en atribuirse la gloria ajena, ganada con mayor trabajo que el suyo».

Vázquez de Espinosa (1623), de conformidad con Solórzano Pereira, defendía de forma contundente que las tierras nuevamente halladas deberían haberse llamado Colonia, no América; y es que tenía a Américo Vesputio por un tipo gris que ni había sido de los primeros en pasar al Nuevo Mundo ni hecho nada extraordinario, de manera que terminaba preguntándose a qué venía tanta gloria.

Ya en el tercer centenario de la gesta colombina, entre los primeros en estudiar el tema se halla Humboldt, y posteriormente, un buen número de investigadores igualmente serios que han contribuido a enredar el embrollo. Así, podríamos mencionar, entre una larga pléyade, a Martín Fernández de Navarrete, quien habla de la astucia de Vesputio, o a Duarte Leite, que tilda a Américo de personaje presuntuoso, novelista mentiroso, navegante del montón, cosmógrafo de pacotilla y falso descubridor que se apropió de glorias ajenas. Y hasta hay una mención reciente que le dedica la lindeza de tildarle de proxeneta.

Los demás testimonios de los siglos XX y XXI son numerosos y no todos tan negativos, aunque hayan sido inevitables discusiones fuertes y juicios severos. Magnaghi, Pohl, Enrique de Gandía, el amigo Rolando Laguarda Trías han valorado sus descubrimientos. Roberto Levillier puso gran entusiasmo, como puede apreciarse en su opúsculo *La fama de Américo Vespucio en su V centenario*, donde tacha el *Amerigo Vespucci* de Alberto Magnaghi de «obra cerebral y fantaseadora y nunca objetiva [que] abunda en ocurrencias, sospechas, repudios y aseveraciones infundadas...»

### Los escritos de Vespucio

Los textos vespucianos que interesan particularmente son *Mundus Novus* y *Lettera a Soderini*, unánimemente aceptados como auténticos. El primero fue difundido, manuscrito, coincidiendo con la fundación de la Casa de Contratación. Editores florentinos percibieron que aquellas descripciones del Nuevo Mundo, traducidas al latín, podían ser un éxito editorial (4). Fueron publicadas en París (1504) y en italiano (1507) con el título de *Paesi novamente ritrovati et Novo Mondo da Alberico Vesputio florentino intitolato*, y al año siguiente, traducidas al latín, en Milán.

El texto de su *Mundus Novus* recoge datos que son reales, pero los ofrece de una forma imprecisa y hasta ambigua, en una mezcla en la que emergen referencias parcialmente correctas pero redactadas de modo confuso. Y de la *Lettera a Soderini*, que ha sido rechazada por concienzudos investigadores (Pohl), se conoce que fue impresa en Florencia, en italiano (1505), y que después conoció traducciones al francés y al latín. Lo más notable de la primera es que Vespucio se presenta como el primer europeo en pisar el continente, el Nuevo Mundo y, por tanto, se otorga a sí mismo preeminencia sobre su amigo Colón. El hecho de que, respecto a esta pretensión, no hubiese reacción en España ni por parte de los herederos de Colón obedece — piensa Pohl — a que era un documento manifiestamente falso. La segunda carta de Vespucio está dirigida, el 4 de septiembre de 1504, a Piero Soderini, magistrado supremo de la República florentina. En ella describe sus viajes, incluidos los no aceptados por la crítica, en la que tan activamente participó Levillier (1954).

---

(4) Américo narra cómo en el viaje por cuenta de Portugal había hallado un Nuevo Mundo (7 de agosto de 1501), un continente cuyas larguísimas playas estaban *repletas* de «infinitos habitantes». Creían haber alcanzado los 50° S en el mar; en tierra se hallaban a 32, con «muy templado y ameno el clima (...) muchas especies de animales feroces y sobre todo de leones, serpientes y otros... bosques extensos y árboles de inmenso porte, es extremadamente fértil (...) pero el estado de la mar, el frío y las dificultades náuticas les hicieron regresar a Portugal».



## A modo de conclusión

Floencia, cuna del Renacimiento, motor de renovación cultural, también fue el *alma mater* de Américo Vespucio. Este escenario vital luego sería ampliado por el florentino en París y Pisa, donde Américo se formó y aprendió técnicas comerciales, modos de relaciones personales y, también, cosmografía.

Se acepta que Vespucio fue, para su época, un hombre culto con conocimientos sobre navegación, y que hizo relación de sus viajes; que en sucesivas correspondencias plasmó unas narraciones que, hermosadas por la fantasía, fueron capaces de conmovier a los interesados de la época. La publicación y difusión de sus escritos contribuyó a ello.

Del servicio a los Médici, por conveniencia, pasó a la península ibérica, donde, también guiado por el propio interés, se incorporó a la red florentina más que genovesa y sirvió alternativamente, por las mismas razones, a España y Portugal, de lo que se benefició, pues para eso había llegado.

Participó en los descubrimientos marítimos en la epidermis sudamericana (de Urabá al Río de la Plata) y dedujo la realidad continental de aquel magno territorio, como Cristóbal Colón había concluido poco antes en su tercer viaje; sin embargo, las circunstancias, se ha visto, condujeron a que el topónimo del continente rinda homenaje a su persona, y no a la del Almirante.

Era preciso verificar la imagen hidrográfica de aquellas tierras y comprobar que existía un paso hacia el oriente. El florentino, como había hecho el genovés, realizó descripciones geográficas —y etnográficas— e informó de todo a la corte patrocinadora.

La imagen del Nuevo Mundo recogida en el mapa de Juan de la Cosa (1500) quedó superada transcurridos dos años, y la representación cartográfica de América fue progresando con ayuda de la imprenta y de los trabajos de la Casa de Contratación. De ello son muestra los mapas de «Cantino» (1502), Waldseemüller (1507) y el de 1513 —donde las nuevas tierras ya no lucen el nombre genérico de «América», sino el de «*Terra Incognite*»—, a los que sucederían otros hasta llegar a 1519, en que se inició la apertura del paso marítimo.

Vespucio fue buen amigo de Cristóbal Colón (mejor sería decir que Colón fue buen amigo de Vespucio) hasta la muerte del Almirante, que le apoyó con generosidad. Y así, escribió una carta a su hijo Diego presentando al florentino como «hombre de bien» al que la suerte había sido esquiva, como a tantos otros, y cuyos desvelos no le habían procurado el beneficio que razonablemente esperaba. Es difícil concluir que atesorara más méritos que Cristóbal Colón, o que los Pinzón o Juan de la Cosa, por más que tuviera la suerte de que su nombre terminara convirtiéndose en epónimo del Nuevo Mundo.

Sin embargo, se ignora todo lo referente al personaje, fuera de lo que él mismo no cuanta acerca de su persona. Nada sabemos de las artes marineras de Américo Vespucio, a excepción de lo que el propio interesado, en un alarde de inmodestia, relató. Sus comentarios geográficos son en gran medida fruto de las teorías en boga en aquel momento. No obstante, Vespucio no fue un hombre carente de méritos.



Alegoría de Vesputio descubriendo América.

Caso de que fuera un impostor, si usurpó la primacía del descubrimiento colombino, ¿cómo es posible que ni Fernando Colón ni el resto de su familia alzarán la voz contra él? ¿Quién dibujó los mapas de aquellos años? ¿A qué se debió la concesión de algunos honores y prebendas que le fueron conferidos por la corona de España en la última etapa de su vida, e incluso a título póstumo?

Américo Vesputio no fue el artífice de que su nombre, y no el de Colón, se convirtiese en 1507 en epónimo del Nuevo Mundo, el cual en verdad no sería utilizado para designar al conjunto del continente hasta mucho después. Sí fue artífice, en cambio, de ampliar los horizontes geográficos más allá de lo que los otros habían descubierto.

Hubo quien se preguntaba si tal vez, tras quinientos años de reproches, la Historia rehabilitaría al insigne navegante y cosmógrafo Américo Vesputio. También cabría preguntarse si no estuvo suficientemente habilitado en su tiempo. Lo está en la actualidad. No en balde su nombre es generalmente recibido con respeto, mientras que el de Colón se recibe con más reticencia, como si en el Almirante se situara el origen de la introducción en América de todo mal sin mezcla de bien alguno (5). Por lo demás, henos aquí, en 2012, el «Año Vesputiano», a mayor gloria de Américo.

---

(5) En uno de los últimos gestos, la presidenta Cristina Fernández (la «Reina Cristina» de Olga Wornal) ha apeado la estatua de Colón de su pedestal en las inmediaciones de la Casa Rosada. Crónica de Carmen de Carlos para *Abc*, 7 de julio de 2013, p. 54.

## Bibliografía

- ARCINIEGAS, Germán: *América, 500 años de un nombre. Vida y época de Amerigo Vespucci*. Colombia, 2005.
- COMMISSIONE COLOMBIANA DEL QUARTO CENTENARIO DELLA SCOPERTA DELL' AMERICA: *Raccolta dei Documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana del quarto centenario della scoperta dell' America*, parte III, vol. II. Roma, 1892.
- DOMINGUES, Francisco C: *A travessia do Mar Oceano. A viagem de Duarte Pacheco Pereira*. Tribuna, Lisboa, 2012.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos*, vol. III. Madrid, 1954.
- FERNÁNDEZ-ARMESTO, Felipe: *Américo: el hombre que dio su nombre a un continente*. Tusquets, Barcelona, 2008.
- FORMISANO, Luciano: *Letters from a New World: Amerigo Vespucci's Discovery of America*. Nueva York, 1992.
- : *Cartas de viaje*. Alianza, Madrid, 1986.
- GANDÍA, Enrique de: *Américo Vespucci y sus cinco viajes al Nuevo Mundo*. Buenos Aires Boston 1991.
- HERRERA Y TORDSILLAS, Antonio de: *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y Tierra Firme del mar Océano*. M. Cuesta (ed. y estudio). Madrid 1991.
- LAGUARDA TRIAS, Rolando: *El hallazgo del Río de la Plata por Américo Vespuccio en 1502*. Academia Nacional, Montevideo, 1982.
- LAS CASAS, Bartolomé de: *Obras completas*, 14 vols. (ed. de P. Castañeda). Alianza, Madrid, 1989 y ss.
- LEITE, D.: «A exploração do litoral do Brasil na cartografia da primeira década do século XVI», en *Historia da colonização portuguesa do Brasil, Descobridores do Brasil*. Oporto, 1931.
- LEVILLIER, Roberto: *América la bien llamada*, 2 vols. Buenos Aires, 1948.
- : *La fama de Américo Vespuccio en su V centenario*. Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1954.
- MAGNAGHI, Alberto: *Amerigo Vespucci: studio critico, con speciale riguardo ad una nuova valutazione delle fonti*. Roma, 1924.
- MARCONDES DE SOUZA, Thomaz O: *Amerigo Vespucci e suas Viagens. Estudio crítico de acordo com a documentação histórica e cartográfica*. São Paulo, 1954.
- POHL, Frederick J: *Amerigo Vespucci Pilot Major*. Nueva York, 1966.
- SECO, Carlos: «Algunos datos definitivos sobre el viaje Hojeda-Vespuccio», *Revista de Indias*. Madrid, 1955.
- SIERRA, Vicente: *Amerigo Vespucci: el enigma de la historia de América*. Ed. Nacional, Madrid, 1968.
- VARELA, Consuelo: «El testamento de Amerigo Vespucci», *Historiografía y Bibliografía Americanista* XXX, II, pp. 3-20. Sevilla, 1986.
- VÁZQUEZ DE ESPINOSA, Antonio: *Compendio y descripción de las indias occidentales* (ed. de Balbino Velasco). Madrid, 1969.
- WALDSEEMÜLLER, Martin: *Cosmographie introductio cum quibusdam geometriæ*. Argentoraco (Estrasburgo), 1509.

# JOSÉ DE MENDOZA Y RÍOS, UN GRAN OFICIAL DE MARINA Y EMINENTE CIENTÍFICO EN EL OLVIDO

Alfredo SURROCA CARRASCOSA  
Geofísico  
José María BLANCO NÚÑEZ  
Capitán de Navío

## Introducción

**F**INALIZANDO el siglo XVIII surge la figura don José Mendoza y Ríos, un gran oficial de Marina y eminente científico que se sumó a la labor iniciada por don Jorge Juan y Santacilia, en su afán de incorporar las modernas matemáticas al ámbito de las academias anexas a las Reales Compañías de Guardias Marinas y a otros círculos ilustrados españoles, así como de traer a España información, documentación, instrumentos y tecnología con el fin de impulsar el desarrollo de la Real Armada. Mendoza está considerado un pionero de la implantación de las «matemáticas sublimes» (1) y de las técnicas indispensables para el empleo en el arte de la navegación de la mecánica de precisión y la física experimental. Por ello se le puede reputar como uno de los más fieles representantes del siglo de oro de la náutica en España (2). La vida y obra de Mendoza y Ríos, a pesar de ser poco conocidas, resultan apasionantes. Marino de guerra, cosmólogo, matemático, astrónomo, era un científico de amplio espectro cuyo prestigio fue rápidamente reconocido en todo el mundo ilustrado de comienzos del siglo XIX.

Mendoza tuvo la fortuna de desempeñar casi toda su actividad durante el tiempo en que ocupó la Secretaría de Marina don Antonio Valdés y Fernández Bazán, digno sucesor de sus predecesores —Ensenada, Arriaga y González de

---

(1) Así es como se solía denominar en aquella época al cálculo infinitesimal creado por Newton y Leibnitz en 1669.

(2) A su muerte, decía *The Gentleman's Magazine and Historical Chronicle* (LXXXVI, Londres, 1816): «... this country has to lament the loss of one of its most able theoretical (...) astronomers».



José de Mendoza y Ríos, uno de los mayores científicos de la Marina española. Fundó en Cádiz la Biblioteca Marítima, contribuyó decisivamente a la operatividad del método de las distancias lunares e impulsó el desarrollo del cálculo infinitesimal en España.

Castejón— y gran propulsor de la ciencia náutica española, pues mejoró la instrucción de los oficiales promoviendo cursos de matemáticas superiores, creando bibliotecas, dotando de material científico a muchas instituciones y promoviendo la creación del Museo Naval (3). La presencia de Valdés en la Secretaría Universal del Despacho de Marina fue decisiva en la actividad desarrollada por Mendoza en el extranjero.

### Su vida

Don José Mendoza-Ríos Morillo —él siempre utilizó Mendoza y Ríos, pero su primer apellido figura con el guion en otros documentos consultados— nació en Sevilla, en cuya parroquia de San Vicente fue bautizado el 19 de septiembre de 1763. Explica Pavía, en su reseña biográfica sobre nuestro protagonista (4), que en realidad se llamaba Nicomedes Mendoza Morillo pero, por ser el primer apellido muy frecuente en la Sevilla de entonces, tomó el segundo de su abuela materna, doña María Nemesia de los Ríos. Del cambio a «José», sin embargo, no consta explicación en la mencionada reseña, pero es el patronímico de su progenitor.

Al cumplir doce años y medio, don José sentó plaza de cadete en el Regimiento de Dragones del Rey. De ahí pasó a servir en la Real Armada, con el empleo de alférez de fragata, en 1776. Con menos de trece años embarcó, tras los preceptivos exámenes, en el navío *América*, del mando del brigadier don Antonio Osorno y Herrera, con el que zarpó para Veracruz. Participó en la expedición a Colonia de Sacramento con la escuadra del marqués de Casa-Tilly y, terminadas las operaciones, regresó a Cádiz el 17 de julio de 1778. De

(3) Valdés, que fue secretario del Despacho Universal de Marina de 1783 a 1796, no solo se ocupó en el desarrollo del nivel científico de los oficiales de la Real Armada, sino que amplió la infraestructura económica necesaria para el desarrollo de la Marina española. Creó cátedras de náutica e impulsó expediciones científicas tales como las de Antonio de Córdoba y Alejandro Malaspina, además de encargar a Vicente Tofiño el levantamiento del *Atlas hidrográfico*, crear el Depósito Hidrográfico, etcétera.

(4) PAVÍA, F. de P.: *Galería biográfica de los generales de Marina...*, t. II, p. 512.



ese navío pasó al *Oriente* y, con quince años recién cumplidos, obtuvo el ascenso a alférez de navío por haber entrado en combate y acreditado su valor.

Embarcó en 1779 en la urca de 40 cañones *Santa Inés*, con la que zarpó para Manila y, siendo apresado dicho buque por otro de Gran Bretaña, a la sazón en guerra con España, Mendoza fue llevado a Cork (Irlanda), donde permaneció prisionero durante un año. Tras su liberación se le destinó al Departamento de Cartagena.

Teniente de navío con dieciocho años y medio, tomó el mando de la batería flotante *Rosario* durante el gran sitio de Gibraltar (5). Desembarcó doce días antes de la famosa función del 13 de septiembre de 1782, al haber sido elegido ayudante de órdenes por el duque de Crillon, que mandaba todas las fuerzas del mencionado sitio. En ese destino permaneció hasta que, finalizadas las operaciones, fue embarcado en el navío *Arrogante*, del que pasó a la capitanía del puerto de Cádiz en 1786.

Su siguiente destino de embarco fue la fragata *Santa Rosa*, comandada por don Federico Gravina (6), formando parte de la «Mayoría» (Estado Mayor) de la Escuadra de Evoluciones, del mando de don Juan de Lángara. Era el primer intento de crear en tiempo de paz una escuadra de instrucción para aumentar el adiestramiento de oficiales bien seleccionados. En abril de 1787, pocos días después de embarcar en la *Santa Rosa*, Mendoza fue desembarcado por razones de enfermedad (7). Si la Real Armada no hubiera valorado entonces a aquellos de sus oficiales que mostraban interés por la ciencia, la persistente mala salud de Mendoza Ríos podría haber determinado su baja en la institución. Afortunadamente no sucedió así, pues recibió el encargo de continuar con su tarea náutico-científica. Ascendió a capitán de fragata (entonces no existía el grado de capitán de corbeta) por el mérito alcanzado al publicar su *Tratado de navegación*, momento en que puede darse por finalizada su carrera marinera en un sentido tradicional y por iniciada (8) una nueva carrera, ahora científica, en áreas de interés para la navegación cuya amplitud y gran difusión trataremos de reflejar a continuación.

## Su obra

Exponemos su obra clasificándola en tres apartados: las publicaciones, entre las que destacan las tablas para «despejar» las distancias lunares; las comisiones que desempeñó en Francia y Gran Bretaña, encomendadas por la Real Armada, y por último, sus propuestas de ampliación y modernización de esta.

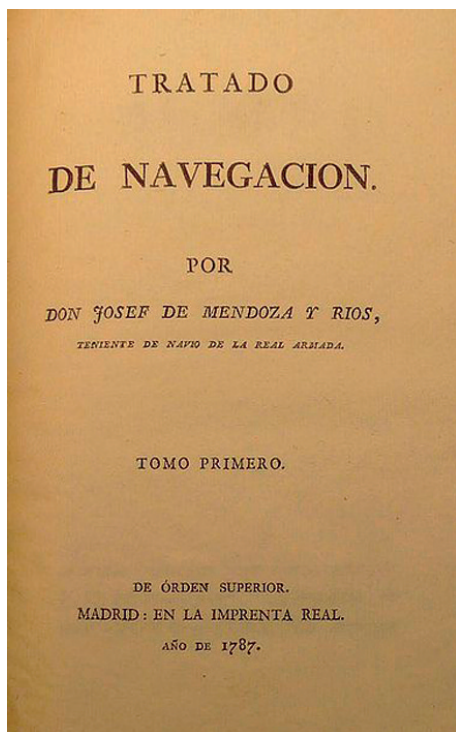
---

(5) BLANCO NÚÑEZ, J.M.<sup>a</sup>: *La Armada en la segunda mitad del siglo XVIII*. IZAR, Madrid, 2004, p. 154.

(6) *Ibidem*, p. 190.

(7) Esta fue una de las primeras manifestaciones de su débil salud, de la que dará reiteradas muestras a lo largo de toda su vida.

(8) Ese comienzo está detallado en PADILLA PORRAS, Carmen de: «En busca del real decreto perdido», en *Revista de Historia Naval*, núm. 115, p. 53. Madrid, 2011.



Frontispicio del *Tratado de navegación* de Mendoza y Ríos. Se esperaba que esa obra fuera adoptada por las academias de guardiamarinas como libro de texto; sin embargo, no ocurrió así, pues prevaleció un criterio más conservador.

He aquí sus publicaciones más sobresalientes:

*Tratado de navegación*, Madrid, 1787 (9).

*Memoria sobre algunos métodos nuevos de calcular la longitud por las distancias lunares y aplicación de su teórica a la solución de otros problemas de navegación*, Madrid, 1795 (10).

*Método para despejar las distancias lunares de los efectos de la paralaje y refracción*. Madrid, 1800.

*Colección de tablas para varios usos de la navegación*. Madrid, 1800.

*A complete collection of Tables for facilitating the calculations of Nautical Astronomy, and particularly of the latitude of a ship at sea from two altitudes of the Sun, and that of the longitude from the distances of the Moon from the Sun or a star, etcétera*. La primera versión inglesa de las tablas publicadas en España en 1800. Su edición fue sufragada por el Almirantazgo, el Board of Longitude y la East India Company. Londres, 1801.

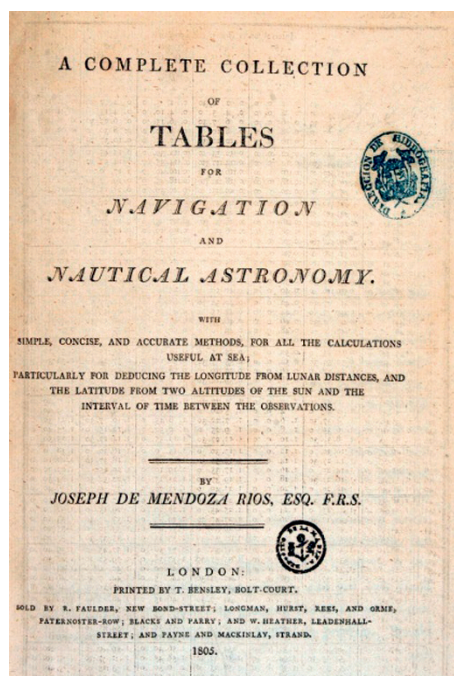
---

(9) *Tratado de navegación*. Biblioteca del Museo Naval de Madrid. Siendo teniente de navío comenzó a escribir un extenso tratado sobre las ciencias y técnicas relacionadas con la navegación. En 1787, una vez revisada la obra y recomendada su publicación, se editó en la Imprenta Real de Madrid. El autor declara expresamente que para la lectura de su *Tratado* «es preciso conocer la Aritmética, Geometría y ambas Trigonometrías», lo mismo que el álgebra, y señala también que su libro se ha diseñado para ser leído con provecho por estudiantes con conocimientos matemáticos sublimes. Esta salvedad muestra claramente el deseo de cambio científico existente entonces en la Real Armada.

(10) *Memoria sobre algunos métodos nuevos de calcular la longitud por las distancias lunares*. Biblioteca del Museo Naval de Madrid, sign. BMN 13.559. En esta obra el autor presenta la que sería su más relevante contribución científica al mundo de la navegación astronómica: la manera precisa y sencilla de deducir la distancia lunar verdadera, partiendo de las observaciones de alturas y distancias que necesariamente eran aparentes. Para ello expone la justificación matemática, presenta las tablas de un ángulo auxiliar como elemento clave de simplificación, y justifica el empleo de las funciones trigonométricas seno-verso y coseno-verso.

*A complete collection of Tables for Navigation and Nautical Astronomy. With simple, concise and accurate Methods for all the calculations useful at Sea ;particularly for deducing the longitude from lunar distance, and the latitude from two altitudes of the Sun and the interval of time between the observations.* Londres, 1805. Primera edición de sus tablas inglesas, que le dieron fama universal.

*A complete collection of tables for navigation and nautical astronomy with simple concise and accurate methods for all the calculations useful at sea...* Se trata de la segunda edición de las tablas de 1805, con útiles simplificaciones y adiciones. Londres, 1809.



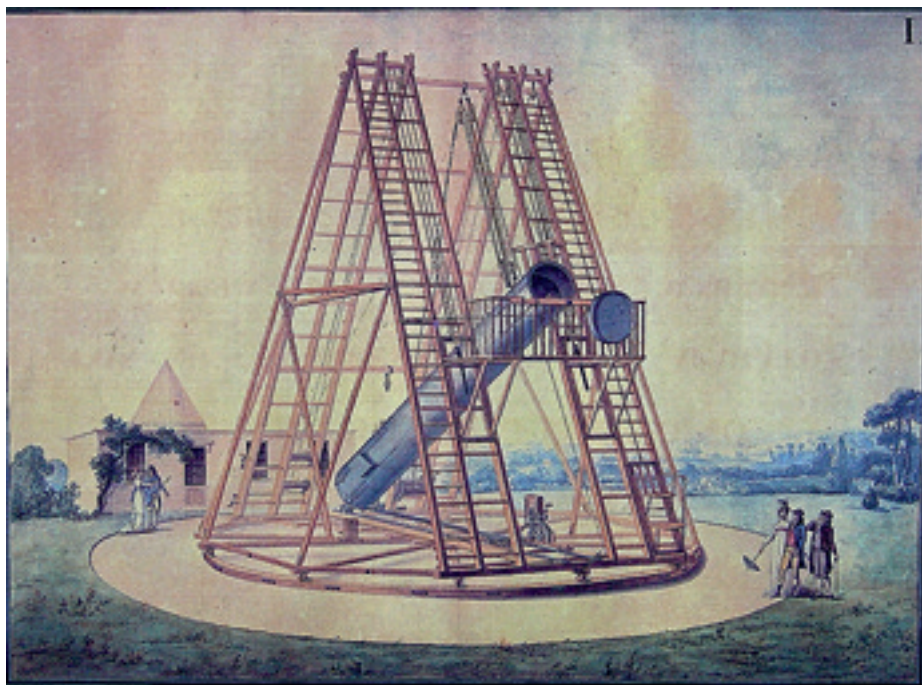
## Comisiones

La obra de Mendoza no se restringe a las publicaciones científicas. El 28 de febrero de 1788 elevó un informe al ministro Valdés en el que solicitaba viajar por distintos países europeos, con el fin de recoger documentación cartográfica para elaborar un derrotero del continente. El plan de Mendoza coincidió con otro que, en 1786, don Francisco Gil y Lemos, entonces capitán de la Real Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, había propuesto también a Valdés, a quien recomendaba que se enviasen sendos oficiales de reconocido prestigio científico, durante dos años, a París y a Londres, para informar cerca de los embajadores de las novedades científicas referentes a la Marina y transmitirlos a la corte. En el nuevo plan de Mendoza, los objetivos eran mucho más ambiciosos, pues se trataba de adquirir conocimientos que hicieran posible el avance y perfeccionamiento de las distintas especialidades navales.

Permaneció en París desde 1789 hasta 1792, en pleno periodo revolucionario. Allí fue nombrado miembro de la Academie des sciences, y llegó a ser el interlocutor científico del gobierno francés ante el español para los trabajos de la Comisión de Pesas y Medidas. Durante su estancia, y contando con toda clase de facilidades por parte de las autoridades de la Marina de Francia, recogió y envió a España mapas, atlas, planos de construcción naval y todo tipo de

Tablas de Mendoza y Ríos (1805). La determinación de la longitud por medio de las distancias lunares usando estas tablas redujo notablemente el tiempo de cálculo. Fue un documento de uso en casi todas las marinas del mundo.





Telescopio de reflexión de Herschel, con espejo de 40cm, enviado por Mendoza y Ríos para el Observatorio Astronómico de Madrid.

documentos, procedentes de toda Europa, relacionados con la navegación. Abandonó Francia cuando la situación política se hizo insostenible, poco antes de que Luis XVI fuera ejecutado (enero de 1793).

Después se trasladó a Londres, donde el prestigio alcanzado como promotor de la astronomía náutica en España y Francia le abrió las puertas de la Royal Society. En Gran Bretaña —donde permanecería hasta su muerte, primero residiendo en la capital y luego en Brighton—, como hiciera en Francia, llevó a cabo una intensa y constante labor en pro de la actualización científica de la Biblioteca, en particular en materias como la astronomía, las matemáticas, la cartografía y la instrumentación marina.

En este último apartado cabe señalar los esfuerzos de todo tipo que Mendoza hubo de realizar para la fabricación en Inglaterra, y posterior envío a España, del telescopio reflector, con espejo de 40 centímetros de diámetro, de William Herschel, considerado entonces el más potente y perfeccionado del mundo.

Esta adquisición, que hubiera elevado la astronomía española al más alto nivel de Europa, fue encargada por Godoy al embajador en Londres, Simón de las Casas Aragorri, quien a su vez, en 1796, se la encomendó a Mendoza. Después de un sinnúmero de vicisitudes, el telescopio llegó a España. Su destino

era el Real Observatorio Astronómico de Madrid, construido por orden de Carlos III en 1792. Desgraciadamente, su utilización fue muy breve, porque las tropas napoleónicas lo destruyeron para aprovechar su estructura de madera como combustible, aunque, milagrosamente, se pudo recuperar el espejo (11). No es arriesgado aventurar que el telescopio de Herschel, si hubiera sido destinado al Observatorio de San Fernando, se habría librado de la barbarie de los invasores, puesto que estos, como es bien conocido, fracasaron en su largo asedio de Cádiz y la Isla de León.

Tras la firma en 1795 de la paz de Basilea, con la que se puso fin a la guerra hispano-francesa del Rosellón, ambos países decidieron unir fuerzas contra Gran Bretaña, enemigo común. Con este objetivo, en 1796 Manuel Godoy, en nombre del rey Carlos IV, firmó con Francia el tratado de San Ildefonso (12), por el que ambos países sellaban una alianza contra el Reino de Gran Bretaña. Ese mismo año dimitió el ministro Valdés como consecuencia del asunto Malaspina, y la Secretaría de Estado de Marina ordenó a Mendoza regresar a España.

Durante su estancia en Gran Bretaña se ocupó de supervisar la construcción de los fanales de reverbero (13) para la Torre de Hércules, en La Coruña, y el Faro de San Sebastián, en Cádiz. Asimismo dirigió la formación de técnicos de relojería y piedras preciosas de elevada dureza, principalmente rubíes y corindones. A pesar de estar dado de baja en las lista de la Real Armada, tanto esta como el gobierno siguieron confiando en él, de manera que continuó trabajando para su patria como si tal circunstancia no se hubiera producido.

## **Propuestas**

En 1780 propuso la creación de lo que él llamaría «la Biblioteca Marítima», para cuya ubicación sugirió la flamante Población Naval de San Carlos, en la Isla de León (Cádiz). La Biblioteca Marítima no consistía simplemente en un conjunto de libros y publicaciones, como podría deducirse de su denominación, sino que se concebía como una institución donde, como decía su promotor, «los individuos ilustrados de la marina se junten para cultivar y comunicar sus luces». Mendoza esperaba que se convirtiera en un centro desde donde sus componentes irradiaran conocimiento y ciencia para la

---

(11) El telescopio ha sido fielmente reconstruido y se muestra actualmente en el madrileño Museo del Observatorio Astronómico del Retiro.

(12) Una de las cláusulas del tratado estipulaba que la alianza militar entre ambos países sería ofensiva y defensiva. A requerimiento de cualquiera de las partes firmantes, la otra la socorrería en el plazo de tres meses con una flota de 15 navíos de línea, 6 fragatas y 4 corbetas, todos ellos debidamente armados y avituallados. A esta armada deberían añadirse fuerzas de tierra integradas por 18.000 soldados.

(13) Fanal de reverbero sería equivalente a fanal o farol de reflexión. La fuente luminosa, por lo habitual mecha con aceite, se potenciaba direccionalmente por reflexión sobre unos espejos cóncavos de latón pulido que la rodeaban.

modernización científica de la Marina. El rey sancionó la creación de la Biblioteca, a la que concedió una importante dotación económica, y Mendoza, en 1789, se trasladó a la Europa ilustrada a fin de recoger, en provecho del centro, cartas marinas, instrumentos de navegación y astronómicos, etcétera (14).

La iniciativa de crear la Biblioteca Marítima fue de relevante importancia, pues significaba la incorporación de España a la corriente científica de la Ilustración europea, por medio de instituciones que, como la Academia Francesa, mantenida por la realeza, o las sociedades científicas inglesas, sostenidas por las aportaciones de sus socios (15), fueron el eje y soporte del cultivo y progreso de las ciencias.

En 1790, Mendoza propuso desde París la creación de un museo de marina en la Población Naval de San Carlos (16), a la que logró remitir gran cantidad de cartas y atlas.

Pero el trabajo que más fama le procuró fue su aportación al método de medida de la longitud en el mar midiendo la distancia angular de la Luna al Sol o a otras estrellas zodiacales.

### Método de las distancias lunares

El método de las distancias lunares pretendía determinar la hora en el meridiano cero o de referencia, midiendo la distancia angular de la Luna al Sol o a ciertas estrellas situadas cerca de la eclíptica. En definitiva, se trataba de utilizar el movimiento relativo de la Luna respecto de los astros de la bóveda celeste a modo de reloj, que tiene la importante propiedad de ser igualmente visto desde todos los puntos de nuestro planeta. De esta forma, comparando esta hora con la del lugar, podría conocerse la correspondiente longitud.

Fueron numerosas las dificultades que hubo de superar este magno proyecto, que tardó dos siglos y medio en concluirse y alcanzar plena operatividad. Fue en 1514, en efecto, cuando el alemán Johann Werner (17) concibió, en forma de comentario inserto en una traducción de la *Geografía* de Ptolomeo, que las longitudes podían calcularse partiendo de la medida de *la distancia entre la luna y las estrellas fijas que se separen poco o nada de la eclíptica* y la confección de unas tablas que dieran esas distancias para el meridiano de referencia. Pero no fue Werner quien dio a conocer con detalle este método, sino Peter Bennewitz (Pedro Apiano), cosmógrafo del emperador Carlos V, en *Cosmographia*, obra publicada en 1524 y reeditada algo más tarde por el holandés Regnier Gemma (Gemma Frisius).

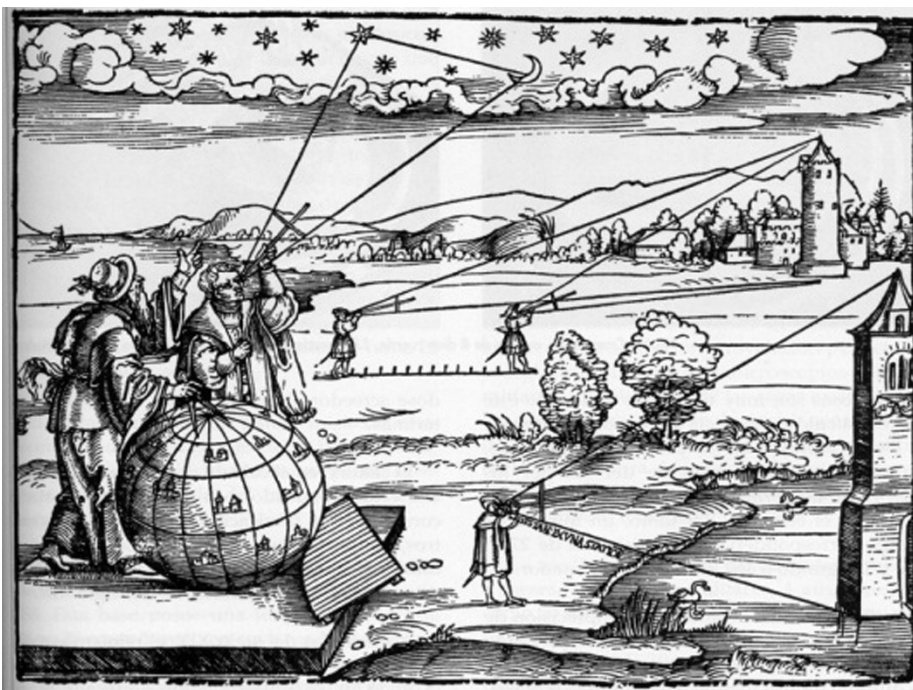
---

(14) Con el tiempo, la Biblioteca se convertiría en el Depósito Hidrográfico de la Marina, y la mayor parte de la documentación allí depositada se trasladaría al Museo Naval, donde se encuentra actualmente guardada y clasificada.

(15) La Royal Society fue creada en Londres en 1660, y la Academie des sciences, fundada en París en 1666.

(16) El proyecto se encuentra en la biblioteca del Museo Naval de Madrid.

(17) Profesor de la Universidad de Núremberg (1468-1522).



Uso de la ballestilla para medir la distancia lunar. Grabado de la obra de Apiano *Introducción geográfica*.

Hubo que esperar hasta 1766, cuando los avances en la física, la astronomía y la tecnología de medición lo permitieron, para que el método de las distancias lunares alcanzara cotas aceptables de operatividad (18).

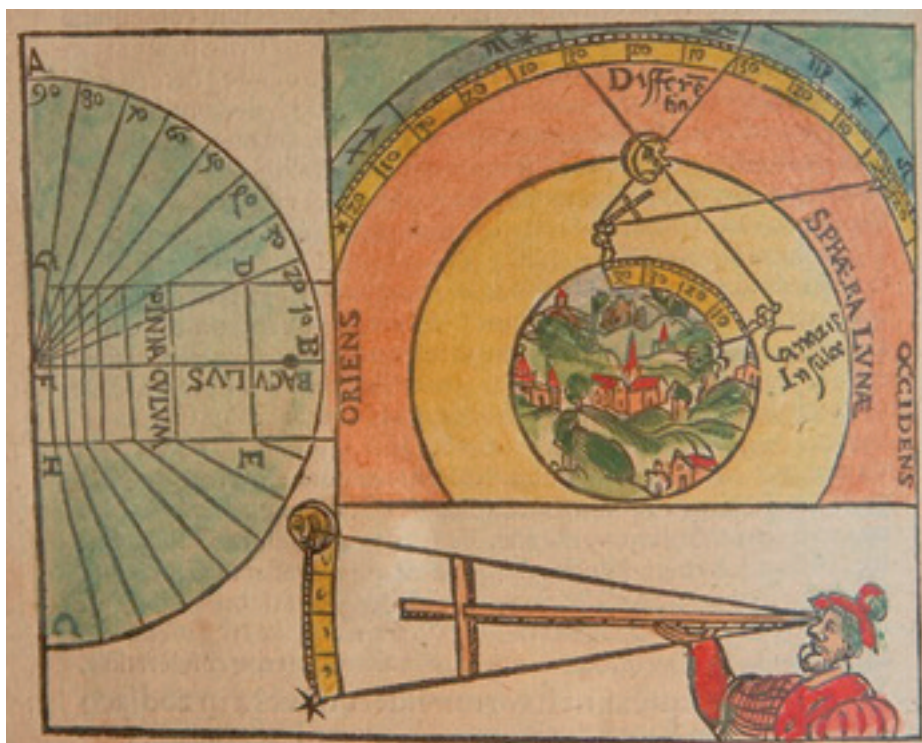
Había sido necesario mejorar el conocimiento del movimiento y las trayectorias de los astros en general y de la Luna en particular (19), para poder confeccionar una tabla anual donde se reflejaran, con la debida precisión, las distancias lunares por días y horas. Las distancias lunares contenidas en estas tablas debían ser contrastadas con las obtenidas por el piloto mediante observación en la mar, por lo que aquellas debían formar parte de la dotación de la nave.

---

(18) En el primer almanaque náutico publicado por el observatorio de Greenwich, de 1776, como único elemento de localización aparecen las distancias lunares, tabuladas cada tres horas para todos los días del año y referidas simplemente al Sol y a seis estrellas zodiacales. Las seis estrellas escogidas fueron: a de Aries, Aldebarán, Póllux, Régulo, la Espiga de Virgo y Antares. Posteriormente se incrementó el número de estrellas y se incorporaron los planetas Venus, Marte, Júpiter y Saturno.

(19) Fue necesaria la contribución de grandes físicos, como Huygens, Newton y Galileo; de notables matemáticos, como Euler y D'Alembert; de destacados técnicos, como Bradley, y de famosos astrónomos, como Flamsteed, Maskelyne y Halley, además de la contribución de toda la élite científica de la época.





Fue Peter Apiano quien dio forma definitiva, pero meramente teórica (1524), al método de las distancias lunares, que no sería operativo hasta 250 años más tarde, gracias a la aportación de físicos, astrónomos y matemáticos de toda Europa.

También había habido que mejorar los instrumentos de medida y la precisión de esta, hasta alcanzar el nivel requerido para conocer la longitud con un error inferior a un grado de círculo máximo. Tal era el objetivo (20) del concurso convocado por la reina Ana de Inglaterra en 1714. Ni el cuadrante ni el astrolabio eran instrumentos idóneos para que el método resultara eficaz y de interés con vistas a la navegación. La cuestión se resolvió con el advenimiento de los instrumentos de reflexión, concretamente con el octante de Hadley, que permitió medir ángulos con un margen de error inferior a los dos minutos, y con el sextante, que en 1731 desplazó (21) al octante. Otros instru-

(20) El decreto de la longitud, de 8 de julio de 1714, establecía premios de 20.000, 15.000 y 10.000 libras para el método que determinara la longitud con un error inferior, respectivamente, a medio grado, un tercio de grado y un grado de un círculo máximo. El objetivo de precisión, que no el premio, fue alcanzado en 1762 por HARRISON con su voluminoso e impracticable reloj.

(21) El sextante podía medir ángulos de 120°, lo que no era necesario para medir alturas de astros pero sí para la medición de distancias lunares, que solían ser mayores de 90°.

mentos básicos que se diseñaron específicamente para la medida de las distancias lunares fueron los círculos de reflexión, entre los que sobresalen los de Tobías Mayer, Borda y Mendoza y Ríos. Con ellos se podía medir hasta 160° y repetir la medida, permitiendo así trabajar con valores medios. Sin embargo, dadas las altas prestaciones en el mar del sextante, dichos círculos acabaron siendo más utilizados en tierra que en la mar.

### Aportación de Mendoza

Una vez efectuadas las medidas e introducidas las correcciones oportunas, el paso siguiente era calcular la distancia verdadera, *D*. Para ello había que apoyarse en los dos triángulos esféricos de la figura adjunta (ver pág. sig.), *ZSL* y *Zsl*.

De ellos se deduce que

$$\cos LS = \cos Z. \text{sen } ZL. \text{sen } ZS + \cos ZL. \cos ZS$$

$$\cos Z = \frac{\cos ls - \cos Zl. \cos Zs}{\text{sen } Zl. \text{sen } Zs}$$

de donde, teniendo presente que las alturas aparentes de la Luna y del astro son *a* y *h*, que las correspondientes alturas verdaderas, esto es, alturas corregidas, son *A* y *H*, y que las distancias aparentes y verdaderas son *d* y *D*, se obtiene

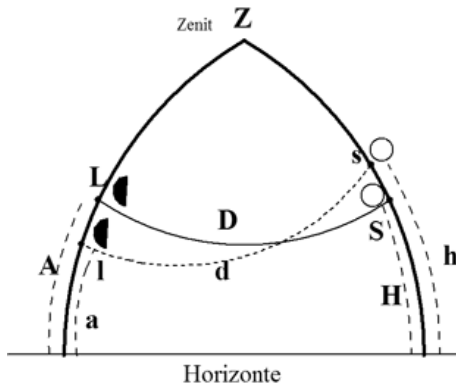
$$\cos D = \frac{\cos d. \cos A. \cos H - \text{sen } h. \cos A. \cos H}{\cos a. \cos h} + \text{sen } A. \text{sen } H$$

que es la fórmula general básica que nos da la distancia verdadera, *D*, en función de los ángulos observados y las correspondientes correcciones.

A la vista de esta fórmula, no sorprende que sobreviniera un serio inconveniente, relacionado con la ejecución de los penosos y prolongados procesos de

110		SEPTIEMBRE. 1792.								XI	
Distancias del centro de la ☾ al ☉ y Estrellas occidentales de ella.											
Días	Nombres de las Estrellas	á sh 34'		51 1/2'		sh 34'		51 1/2'		h 11 34'	
		o	11	o	11	o	11	o	11	o	11
1	del Aguila.	55. 45. 33	57. 18. 16	58. 58. 17	60. 24. 34						
2		68. 12. 16	69. 45. 45	71. 19. 9	72. 52. 28						
3		80. 35. 59	82. 7. 59	83. 39. 40	85. 11. 3						
4	Fomalhaut.	60. 28. 33	61. 46. 34	63. 14. 23	64. 41. 30						
5		72. 0. 14	73. 27. 18	74. 54. 13	76. 20. 57						
6		83. 31. 22	84. 56. 49	86. 22. 2	87. 47. 2						
7	* de Aries.	36. 26. 26	37. 50. 28	39. 14. 43	40. 39. 12						
8		47. 43. 44	49. 8. 54	50. 34. 10	51. 59. 29						
9											
10	Aldebaran.	25. 6. 51	26. 35. 37	28. 4. 21	29. 33. 2						
11		26. 56. 14	28. 24. 53	29. 53. 33	31. 22. 14						
12		48. 46. 27	50. 15. 30	51. 44. 39	53. 13. 53						
13		60. 41. 45	62. 11. 43	63. 41. 40	65. 12. 4						
14	Polux.	30. 39. 9	32. 2. 39	33. 48. 51	35. 14. 48						
15		42. 35. 11	44. 1. 2	45. 30. 18	46. 59. 36						
16											
17											
18											
19											
20											
21	El Sol.	39. 20. 33	40. 54. 17	42. 28. 12	44. 1. 18						
22		51. 55. 21	53. 30. 27	55. 5. 42	56. 41. 7						
23		64. 40. 36	66. 16. 56	67. 53. 27	69. 30. 6						
24		77. 35. 21	79. 13. 0	80. 50. 39	82. 28. 26						
25		90. 39. 21	92. 17. 55	93. 56. 35	95. 35. 23						
26		103. 51. 5	105. 30. 31	107. 10. 3	108. 49. 44						
27		117. 9. 10	118. 49. 15	120. 29. 34	121. 9. 36						
28											
29	del Aguila.	63. 5. 33	64. 38. 19	66. 11. 13	67. 44. 14						
30	Fomalhaut.	75. 19. 20	77. 9. 10	78. 34. 51	80. 7. 26						

Almanaque náutico de 1792. Primera edición con distancias lunares calculadas en el observatorio de San Fernando. Previamente, y desde 1786, las distancias lunares presentadas eran las correspondientes al *Nautical Almanac* inglés. Obsérvese que solo aparecen siete estrellas zodiacales, además del Sol.



cálculo y con los consecuentes y frecuentes errores que originaban.

Se comprende fácilmente la complejidad de su cálculo si reparamos en la inexistencia entonces de calculadoras de ningún tipo, de suerte que se debían realizar mentalmente numerosas multiplicaciones y divisiones con cifras de cinco decimales, haciendo uso de materiales de escritura muy rudimentarios. Así las cosas, era necesario llevar a bordo, además de un piloto «con gran especulación», como diría Porter Casanate (22), un

experto calculista. Maskelyne estimaba que para una sola determinación se requerían cerca de cinco horas de operaciones, lo que entrañaba una altísima probabilidad de incurrir en un error de cálculo que invalidaría el resultado final. El uso de logaritmos supuso un paso adelante en la simplificación, al transformar todas las operaciones de multiplicación y división en sumas y restas, lo cual, además de facilitar los cálculos, alejaba el fantasma del *lapsus calami*, pero no eliminaba—Por ello, el uso de logaritmos no era suficiente. Los más expertos matemáticos se esforzaron en crear funciones y ángulos auxiliares que, debidamente tabulados, simplificaran el cálculo y, consecuentemente, disminuyeran la probabilidad de error.

Así pues, paradójicamente, el cálculo de *D*, o *despejar la distancia*, se convirtió en un grave y difícil problema. Sin una solución acertada que confiriera celeridad y seguridad al cálculo de las distancias lunares, este método no habría pasado de mera entelequia, de rigor teórico indiscutible pero absolutamente ineficaz para alcanzar el objetivo perseguido, esto es, determinar la hora en el meridiano de referencia y, por ende, la longitud del lugar.

Es precisamente en esta cuestión donde la aportación de Mendoza al mundo de la navegación se reveló de capital importancia. Nuestro protagonista creó unos parámetros auxiliares, desarrolló un conjunto de tablas (23) y utilizó las funciones trigonométricas seno-verso y coseno-verso (24), así como

(22) CUESTA, M., y SURROCA, A.: *Pedro Porter Casanate y su Reparación a errores de la navegación española*. Madrid, 2011.

(23) En 1809, cuando Mendoza publicó la segunda edición inglesa de sus tablas, no se contemplaba, ni se contempló hasta mucho tiempo después, la posibilidad de sacar partido, para hallar la longitud en la mar de las distancias lunares, a ciertos planetas que, como Venus, Marte, Júpiter y Saturno, son visibles en los crepúsculos. Y Venus lo es en muchas ocasiones, aun hallándose el Sol sobre el horizonte.

(24) Recordemos que  $\text{sen verso } A = 1 - \cos A = 2 \text{ sen}^2 \frac{1}{2} A$   
 $\text{cos verso } A = 1 - \text{sen } A = 2 \text{ cos}^2 (45 + \frac{1}{2} A)$

otras funciones de su invención (25) que permitieron disminuir de modo notable el tiempo de cálculo y, sobre todo, mejorar sensiblemente la seguridad en el proceso.

En cuanto a las funciones seno-verso y coseno-verso, de las que se decía que «se definían por todos, mas no se usaban por nadie», Mendoza les encontró, sin embargo, una ingeniosa aplicación completamente adecuada para la medida de las distancias lunares y en concreto al hecho de que estas distancias, ángulos en realidad, suelen superar los 90°, con lo que en la determinación de los senos o cosenos puede producirse una incertidumbre en la elección del arco o de su suplemento. Esta circunstancia no puede presentarse si se emplean senos y cosenos versos, puesto que dada su definición, (véase nota 22), entre 0° y 180° su valor va de 0 a 2, con lo que define el ángulo de forma inequívoca. Este sencillo pero ingenioso uso de las funciones versos elimina toda incertidumbre sobre si es un ángulo o su suplemento y, como ya se ha dicho, supuso una importante aportación a la seguridad del proceso de cálculo.

Respecto del uso de parámetros auxiliares, Mendoza mejoró sensiblemente las propuestas existentes, en particular la presentada por Maskelyne, director del Observatorio de Greenwich, que transformó la citada ecuación general en

$$\operatorname{sen} \frac{1}{2} D = \frac{\operatorname{sen} \frac{1}{2} (A+H)}{\cos M},$$

siendo  $\cos M = f(a, A, h, H, d)$ . Tabulándose  $\cos M$ ,

o la propuesta por J.C. Borda, famoso marino y científico francés miembro de la Academia de Ciencias, que logró una mayor simplificación al transformar dicha ecuación en

$$\operatorname{sen} \frac{1}{2} D = \cos \frac{1}{2} (A+H) \cos N,$$

siendo  $\cos N = f(a, A, h, H, d)$ . Tabulándose  $\cos N$

Pero la mejor solución fue la presentada por Mendoza y Ríos, que superó el resultado de Maskelyne y Borda al transformar la ecuación general en otra expresada en forma de suma:

---

(25) Mendoza introdujo además otras dos líneas trigonométricas de su invención, *subseno verso* y *subcoseno verso*, definidas de esta forma:

Subseno verso  $A = 1 + \cos A = 2\cos^2 \frac{1}{2} A$   
 Subcoseno verso  $A = 1 + \operatorname{sen} A = 2\operatorname{sen}^2(45 + 1/2 A)$



$$\cos D = \cos (d + B) + \cos (d - B) + \cos (a + h + B) + \cos (a + h - B) - \cos (A + H),$$

$$\text{siendo } \cos B = \frac{\cos A \cos H}{2 \cos a \cosh}. \text{ Tabulándose } \cos B,$$

lo que supuso una mayor seguridad y simplicidad en el cálculo. La ecuación anterior, utilizando senoversos y subsenoversos, queda transformada en

$$\begin{aligned} \text{senv } D &= \text{senv } (d+B) + \text{senv } (d-B) + \text{senv } (a+h+B) \\ &+ \text{senv } (a+h-B) + \text{susenv } (A+H) - 4, \end{aligned}$$

que es la fórmula fundamental de Mendoza para el cálculo de la distancia lunar verdadera,  $D$ .

Esta propuesta permitió que, a partir de 1800, el método fuera no solo científicamente impecable sino, además, eficaz y fiable. Con este motivo, las tablas de Mendoza fueron reglamentarias en la gran mayoría de los barcos y una de las principales razones por las que alcanzó prestigio internacional. Por su contribución sustancial a la resolución del problema de la longitud, recibió uno de los grandes premios adjudicados por el Board of Longitude de Londres.

La intensa labor desarrollada por Mendoza, su considerable prestigio en los ámbitos más ilustrados de las marinas europeas y el esfuerzo y patriotismo mostrado en las comisiones que le fueron encomendadas hasta el día de su fallecimiento son realmente ejemplares y dignos de elogio.

No debe olvidarse que el método de las distancias lunares ha sido el único rigurosamente científico, y que permitió una acertada navegación durante un siglo. Desapareció de los almanaques náuticos a finales del siglo XIX (26), cuando se impuso el reloj de resorte como medio más rápido y cómodo para determinar la hora del lugar. Su periodo de vigencia no ha sido todavía superado por ningún otro método.

### Falta de reconocimiento

En 1796, la Secretaría de Estado de Marina ordenó regresar a España a Mendoza y Ríos, quien en septiembre de ese mismo año solicitó su retiro de la Real Armada. Aunque en su momento no se resolvió sobre esta solicitud, cuatro años después, en mayo de 1800, tras nuevos intentos infructuosos por lograr su regreso, por orden de la Secretaría de Estado se le dio de baja en la Armada, prohibiéndosele el uso del rango y del uniforme y sin derecho a sueldo «por sus irregulares procedimientos y por su resistencia a volver a España».

Esa remoción, fundada en «razones políticas y muy justas», que no fueron aclaradas más allá de esta afirmación, inició una agria y prolongada disputa,

---

(26) Las distancias lunares desaparecieron del *Almanaque náutico* español en 1904.

en la que tanto Mendoza y Ríos como sus numerosos y fieles amigos trataron, repetidamente, de que fuera revisada.

En 1802, Mendoza y Ríos se dirigió al príncipe de la Paz para solicitar que se le concediera «el retiro decoroso que tengo pedido desde 25 de Septiembre de 1796». Hubo reconsideraciones, particularmente en 1806, cuando se estuvo muy cerca de lograrse, en palabras de Mendoza Ríos, la «justificación de mi honor, y resarcimiento de mis agravios». Sin embargo, la medida de darle de baja en la Armada no fue levantada antes de su muerte. Esto no fue óbice para que, hasta el mismo final de su vida, la Armada y la corte continuaran confiando en su discreción, contactos y talento para resolver problemas que, en ocasiones, eran muy delicados y a menudo confidenciales. Una vez fallecido, el proceso fue reabierto, en 1822 y 1844, sin que se tomara nueva resolución.

Existen abundantes referencias a su mala salud a lo largo de toda su vida, tanto en su correspondencia como en sus mismas obras. Hacia el final de sus días, esas referencias aparecen con más frecuencia y hacen alusión a una nueva patología: unos insoportables dolores de cabeza. Cuando sus sufrimientos adquieren un grado de intensidad más allá de lo humanamente soportable, Mendoza y Ríos termina con su vida, el 4 de marzo de 1816, en su casa de campo en Brighton (27). Allí vivía con su familia, alternando la vida campesitre con el trabajo en su oficina en Londres. Dejó a su esposa e hijas una considerable fortuna familiar.

## Propuesta

La situación de olvido y escaso reconocimiento en la que, de facto, José Mendoza y Ríos se encuentra ante la sociedad española ha llevado a los autores de este artículo a editar un libro, actualmente en avanzado estado de redacción. En él, además de examinar con más detalle la entidad y mérito de su obra, se pretende profundizar en las circunstancias que determinaron su desencuentro con las autoridades del gobierno español en 1800 y el fracaso de los diversos procesos de rehabilitación que posteriormente se emprendieron. Todo ello con el fin, si ello fuera posible, de sacarle de esta injusta situación en la que, en nuestra opinión, se encuentra.

## Bibliografía

- ALCALÁ GALIANO, Pelayo: «Estudio sobre la vida y obra del célebre marino don José de Mendoza y Ríos», en *Revista de España* XLII. Madrid, 1875, pp. 28-54.
- CALBERT, Ezequiel: *Colección de tablas para varios usos de la navegación incluyendo como más esenciales las que pertenecen a la deducción de las distancias lunares verdaderas publicadas en Londres en 1809 por José Mendoza y Ríos*. Madrid, 1848.

---

(27) Su enfermedad y el fracaso de las gestiones de rehabilitación realizadas ante Godoy probablemente influyeron en esta trágica decisión.

- CALVET, Ezequiel, y BONET, José: *Colección de tablas para varios usos de la navegación incluyendo como más esenciales las que pertenecen a la deducción de las distancias lunares verdaderas publicadas en Londres en 1809 por José Mendoza y Ríos*. Madrid, 1851.
- : *Colección completa de tablas para los usos de la navegación y astronomía náutica, de Mendoza y Ríos*. Madrid, 1863.
- ESTRADA AGACINO, Ramón y Eugenio: *Colección de tablas para los usos de la navegación y astronomía náutica. Por José Mendoza y Ríos*. Edición fotograbada de los propios autores, Madrid, 1920.
- LOBO Y MALAGAMBA, Miguel: *L'explication de la theorie sur laquelle reposent les principales tables nautiques de Mendoza y Ríos*. Signatura F-12084 N25.
- MARTÍN MERÁS, M.<sup>o</sup>L.: *Cartografía marítima hispana. La imagen de América*. Barcelona, 1993.
- : «La colección de Mendoza y Ríos en el Museo Naval de Madrid», ponencia presentada en la Biblioteca Nacional de España el 29 de diciembre de 2011.
- MARTÍNEZ CHACÓN, Antonio: *Traducción de la explicación y problemas u ejemplos de la segunda edición de las tablas náuticas de don José Mendoza y Ríos impresa en Londres en 1809 que incluye todo lo que tiene la primera publicada en 1805 (...) con una memoria original sobre la práctica de las observaciones en la mar y varios problemas interesantes del pilotaje astronómico*. Madrid, 1815.
- MENDOZA Y RÍOS, J.: *Tratado de navegación. Tomo primero (A)*. Madrid, 1787.
- : *Memoria sobre algunos métodos nuevos de calcular la longitud por las distancias lunares y aplicación de su teórica a la solución de otros problemas de navegación (C)*. Madrid, 1795.
- : *Recherches sur les solutions des principaux problèmes de l'astronomie nautique*.
- : *Método para despejar las distancias lunares de los efectos de la paralaje y refracción*. Londres, 1797.
- : *Colección de tablas para varios usos de la navegación*. Madrid, 1800.
- : Primera edición de sus tablas inglesas. Londres, 1800.
- : *A complete collection of tables for navigation and nautical astronomy with simple concise and accurate methods for all the calculations useful at sea...*
- : *A complete collection of tables for navigation and nautical astronomy with simple concise and accurate methods for all the calculations useful at sea...* Segunda edición de las tablas de 1805 con simplificaciones útiles y adiciones. Londres, 1809.
- : *Colección completa de tablas para los usos de la navegación y astronomía náutica*. Madrid, 1850. El editor señala que lo publica por la práctica imposibilidad de encontrar ningún ejemplar ni en España ni en ningún país.
- : *Colección completa de las tablas para los usos de la navegación y astronomía náutica*. Londres, 1809 (hay reediciones en 1873, 1884 y 1898).
- ORTIZ, Eduardo: *José Mendoza y Ríos: teoría, observación y tablas*, en *La Gaceta de la Real Sociedad Matemática Española*, vol. 4, núm. 1, 2001, pp. 155-184.
- RICHARD: *Mr. Mendoza's principal tables for deducing very readily the longitude from lunar distance, revised, corrected or recomposed with care (...) both in English and French*. París, 1842.
- SÁNCHEZ CERQUERO, José: *Comentario y explicación de la edición de 1850, que se incluye*. Madrid, 1851.
- : *Explicación de tablas de navegación y astronomía náutica de don José Mendoza y Ríos*. Madrid, 1873.
- : *Explicación de las tablas de navegación y astronomía náutica de Don J. M. y R. con todos los problemas y ejemplos que son necesarios para la completa inteligencia de su uso y manejo y de los principios en que está fundada su ingeniosa teoría*. Madrid, 1884.
- : ÍDEM, 1898.

# EL MONUMENTO A LINIERS Y GUTIÉRREZ DE LA CONCHA EN EL PANTEÓN DE MARINOS ILUSTRES DE SAN CARLOS

Carlos A. PAGE  
Arquitecto y Doctor en Historia

**E**L monumento funerario honra la memoria de dos figuras cuya relevancia trasciende la historia ultramarina española. Fusilados trágicamente en 1810, los restos de estos héroes se recuperaron más de medio siglo después para conducirlos a su morada definitiva: el Panteón de Marinos Ilustres, el mayor del mundo. El devenir histórico de su actual emplazamiento comienza con la invitación de la reina Isabel II al marqués del Duero y a los descendientes de Liniers de honrar la figura de sus progenitores con un mausoleo. La obra, esculpida en mármol, es una expresión arquetípica del culto a los héroes, revestida de una escenografía que intenta evocar, condensándolos simbólicamente, los más meritorios hechos de tan honorables personajes.

## Los fusilamientos del 26 de agosto de 1810

Entre más de un centenar de títulos de referencia, tanto el ya clásico libro de Paul Groussac (1998) como las variadas obras de Lozier Almazán (1990) quizá hayan sido, en el orden general, las biografías más importantes escritas sobre el conde de Buenos Aires, don Santiago de Liniers (fig.1). Almazán describió en particular sus fatídicos días finales (1985), como había hecho mucho antes Ángel Justiniano Carranza (1898) y posteriormente haría Miguel Ángel de Marco (1988), y como, en cierta medida, también hicieron Fernández Duro (1878) y Franco Castañón en España (2007). En cambio, de uno de sus compañeros en la desgracia, el gobernador-intendente de Córdoba Gutiérrez de la Concha (fig.2), contamos solamente con la singular biografía de Carlos Pesado Riccardi (2007).

Luego de una vida de ejemplar fidelidad a la corona española, a pesar de su origen francés, Liniers, junto a unos pocos seguidores que incluyeron al gobernador-intendente mencionado, fue ejecutado el 26 de agosto de 1810 en un episodio que se conoce como los «fusilamientos de Monte de los Papagayos».

CARLOS A. PAGE



Liniers, óleo de Rafael del Villar. Museo de la Marina del Tigre, Buenos Aires.



Gutiérrez de la Concha, óleo anónimo del siglo xx. Museo Naval de Madrid.



La ejecución de Santiago de Liniers y sus compañeros el 26 de agosto de 1810, óleo de Alfredo Barbier de inicios del siglo xx. Museo de Arte Hispanoamericano Isaac Fernández Blanco.



La cadena de hechos que conduciría al trágico desenlace comienza cuando, después del levantamiento de Alzaga y Elío, el virrey Liniers opta por dar un paso al costado, siendo reemplazado por Cisneros. Fiel a sus principios monárquicos, cuando estalla la Revolución de Mayo organiza desde su residencia de Alta Gracia una contrarrevolución contra el nuevo régimen político. Fracasado el levantamiento, se dirigió con un pequeño grupo de partidarios al Alto Perú, para resguardarse tras las posiciones realistas. Pero en la medianoche del 5 de agosto él y su partida fueron capturados por Antonio González Balcarce y conducidos al paraje conocido como Monte de los Papagayos, a unos 20 kilómetros de Cruz Alta. La Junta de Gobierno ordenó fusilar a los detenidos y designó supervisores de la ejecución a Juan José Castelli y a Nicolás Rodríguez Peña (fig. 3). Los amotinados junto a Liniers eran el mencionado brigadier Juan Gutiérrez de la Concha, el coronel Santiago Alejo de Allende, el doctor Victorino Rodríguez y el tesorero de la Real Hacienda Joaquín Moreno. Los cadáveres de todos ellos fueron conducidos en una carretilla de cincha a Cruz Alta, en la provincia de Córdoba. Allí se los depositó en una fosa común cavada en las inmediaciones de la capilla de la posta, donde permanecieron por espacio de más de medio siglo.

Fue el presidente argentino Santiago Derqui (1) quien, dentro de su corto mandato (1860-1861), decidió exhumar los restos de aquellos cinco desafortunados hombres para darles cristiana sepultura. La tarea de localizar los cadáveres se encomendó al mayor Felipe Salas, quien para ello se desplazó a Rosario con Octavio de la Barra. De allí se trasladaron a la posta de Cruz Alta, donde, tras haber cavado infructuosamente algunos pozos, gracias a un testigo del fusilamiento, un anciano de setenta y dos años llamado don Pascual Almirón —quien señaló el lugar exacto en que se había inhumado a los fusilados—, se dio con los restos. Desafortunadamente, en el curso de la excavación se desarmaron los esqueletos, juntos a los que se halló algún desangelado resto de vestimenta, circunscrita a algunas suelas y botas.

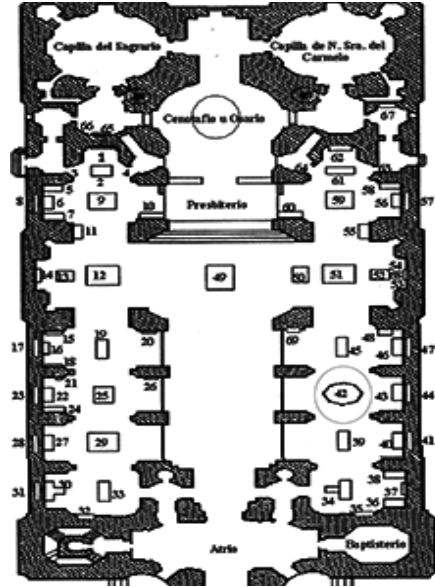
Los historiadores no mencionan en qué momento se incineraron los huesos, pero debe de haber sido en Cruz Alta. Tampoco puntualizan que, al estar mezclados, las cenizas no pertenecían solo a Liniers y Gutiérrez de la Concha, sino también a los otros fusilados. Sea como fuere, el conjunto de los restos se depositaron en una urna de caoba sellada y lacrada, y el oficial al cargo los trasladó a Rosario. Desde allí el vapor *Pampero* llevaría la mencionada urna a la ciudad de Paraná, donde debían depositarse en un monumento

---

(1) Cabe recordar, someramente, que el presidente de la Confederación Santiago Derqui era sobrino nieto de una de las víctimas de 1810, el doctor Victorino Rodríguez. Este conocido abogado había sido el primer catedrático de Derecho en la Universidad de Córdoba y asesor legal del gobierno en varios mandatos. Contrajo matrimonio con Felipa Tagle, con quien tuvo tres hijos: José, Pastora y Manuel. Pero su sobrina Josefa, casada con José Manuel Derqui, que era arrendatario de la estancia jesuítica de Alta Gracia, tuvo como a uno de sus hijos a Santiago Derqui (1809-1867). Esa misma estancia de Alta Gracia, cuando Derqui dejó de ser su arrendatario, fue adquirida, por escritura del 3 de febrero de 1810, por don Santiago de Liniers (PAGE, 2000, pp. 147-148 y 160).



Panteón de la familia Rams y Rubert en el cementerio de Paraná.



Planta del Panteón de Marinos Ilustres, señalando con un círculo la ubicación del monumento a Liniers-Gutiérrez de la Concha.



El Panteón de Marinos Ilustres en la actualidad.

funerario construido al efecto. Tras una accidentada travesía —la urna se precipitó accidentalmente al río, aunque pudo recuperarse—, el 17 de abril de 1861 los restos llegaban a su destino. Conducidos a la catedral, donde los esperaba el presidente Derqui con sus ministros, fueron luego depositados transitoriamente en el templete sepulcral de la familia del ingeniero Esteban Rams y Rubert (2), ubicado en el cementerio de la Santísima Trinidad y donde descansaba su primera esposa (3) (fig. 4). El gobierno español expresó su agradecimiento, al igual que los descendientes de Liniers que vivían en la Península.

Pero el panteón conmemorativo que debía servirles de lugar definitivo de reposo no llegó a construirse, seguramente por causa de los conflictos que desencadenaron la ruptura entre Buenos Aires y la Confederación y que llevaron a la renuncia del mandatario nacional. Paralelamente, don Joaquín Fillol, primer vicecónsul de España en Rosario (4), había recibido, por real orden de 21 de junio, instrucciones de agradecer la exhumación y tramitar la expatriación de los restos. Pero, ante los disturbios por los que transitaba el país, el funcionario no pudo plantear el tema al presidente Bartolomé Mitre hasta casi un año después. El mandatario accedió al pedido, aunque la única hija de Liniers residente en Buenos Aires, María del Carmen Rosario Liniers de Perichón, junto al hijo político del virrey, se opuso a tal medida. Los descendientes de Gutiérrez de la Concha y Liniers que vivían en España y Francia, a los que asistían idénticos derechos, por el contrario apoyaron la repatriación, argumentando que los restos estaban mezclados y debían permanecer juntos en la Península. Habiendo accedido por último los descendientes porteños a la

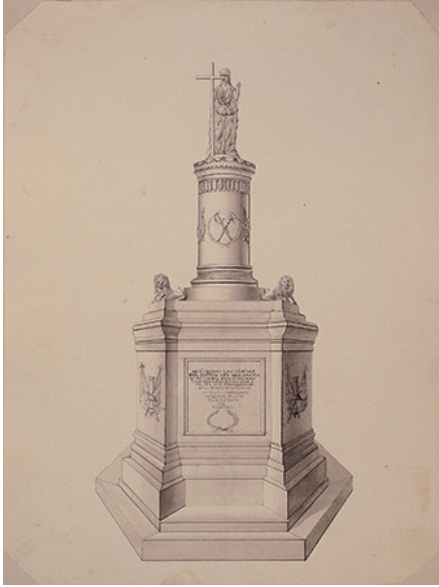
---

(2) Era hijo de los catalanes Ventura Rams y Teresa Rubert, que llegaron al país en 1822, cuando el joven Esteban contaba con diecisiete años y ya había obtenido el título de ingeniero en Barcelona. Se instalaron en Paraná, y ese mismo año el padre adquirió la propiedad de la calle España, donde reedificó la casa e instaló un comercio de ramos generales. Esteban (Blanes, 1805-Icaño, 1867) continuó el próspero negocio instalando sucursales en Santa Fe, Montevideo, Corrientes y Asunción. Contrajo matrimonio en primeras nupcias con Margarita Fernández de la Puente de Onrubia, y en segundas con Margarita Martínez Suárez. Tuvo una intensa vida social, presidiendo la Sala Española de Comercio y Asilo de Beneficencia, el Hospital Español de Buenos Aires y el Club El Progreso, además de ser notorios sus emprendimientos a favor de la navegación del Salado (CUTOLO, 1983, pp. 56-58).

(3) El cementerio se encuentra a pocas cuadras de la zona céntrica y se creó en virtud de una ley provincial de 1824, aunque comenzó a funcionar como tal dos años después. En el templete se lee en una placa: EN ESTE PANTEÓN QUE FUE DE LA FAMILIA RAMS Y RUBERT, RECONSTRUIDO POR EL GOBIERNO DE ENTRE RÍOS EN 1961, ESTUVIERON DEPOSITADOS TEMPORALMENTE TODOS LOS RESTOS DE LOS CONJURADOS DE CÓRDOBA, EJECUTADOS EN CABEZA DE TIGRE (26 VIII 1810), MOVIMIENTO ENCABEZADO POR EL DR. VIRREY D. SANTIAGO DE LINIERS. COMISIÓN DE LUGARES Y MONUMENTOS HISTÓRICOS DE ENTRE RÍOS. COOPERACIÓN MUNICIPAL.

(4) Joaquín Fillol nació en Barcelona en 1816 y se casó con Ramona de Gayolá. Al llegar a Argentina instaló en Buenos Aires con Juan Rusiñol una mensajería que, gracias a un contrato suscrito con Urquiza, se convirtió en la empresa Mensajerías Argentinas Nacionales. El 18 de mayo de 1857 la reina Isabel II lo designó vicecónsul en Rosario, junto a Juan Puig en Paraná y Evaristo Diez Caminada en Gualaguaychú (*Memoria que presenta el Ministerio de Relaciones Exteriores al Congreso Federal Legislativo*, 1856, p. 21).





Plano en perspectiva del monumento que presentó el marqués del Duero a fines de 1863. Museo Naval de Madrid.



Antigua fotografía de principios del siglo xx. Nótese que aún no tenía el muro posterior con su óculo. Colección Grenón, Archivo Histórico de la provincia de Córdoba, Argentina.



Vista general del monumento a Liniers-Gutiérrez de la Concha en el Panteón de Marinos Ilustres.



Placa frontal del monumento.

repatriación, las cenizas, de acuerdo con las órdenes reales impartidas al Ministerio de Marina, fueron conducidas en el vapor *Dolorcitos* desde Paraná hasta Montevideo, y de allí pasaron al bergantín de la Real Armada *Gravina* (5), mandado por el capitán de fragata don Domingo Medina que, finalmente, se hizo a la mar el 5 de marzo de 1864, para fondear en Cádiz el 20 de mayo siguiente.

De tal manera que, el 10 de junio, el destacamento de Cádiz de la Capitana General de Marina ejecutó los honores fúnebres, que comenzaron a rendir las naves que se encontraban en el puerto mostrando sus banderas a media asta. A continuación, los restos se trasladaron a una falúa revestida interiormente con telas negras, en medio de una salva de 11 cañonazos que dispuso el alto mando del *Gravina*. Al llegar al muelle, próximo al arsenal de La Carraca, se celebró un solemne responso con honores, presidido por el capitán general del Departamento de Cádiz, conde de Bustillo (6), y ofrecidos estos por una compañía de la Escuela de Condestables, el 1.<sup>er</sup> Batallón del Regimiento de Infantería de Gerona y más de un centenar y medio de marinos del gran navío de guerra *Rey Don Francisco de Asís*. Luego la urna se depositó en la capilla del Colegio Naval, donde se oficiaron las exequias de difuntos en medio de los acordes de la Marcha Real y la Llamada de Infantes.

### El Panteón de Marinos Ilustres recibe los restos

Las cenizas de los fusilados en 1810 fueron —como dijimos— colocadas provisoriamente en la capilla del Colegio Naval, pues para entonces el Panteón de Marinos Ilustres se encontraba en obras (*Panteón*, 1987; CERVERA PERY, 2004; CERVERA Y JÁCOME, 1926; FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, 2002). Este monumental edificio había sido pergeñado dentro del ambicioso plan urbanístico de la Población Militar de San Carlos, en la isla de León (hoy San Fernando), provincia de Cádiz. La construcción de esta barriada destinada a la Real Armada fue una idea del rey Carlos III, que debía ejecutarse con arreglo a un proyecto de 1777 de Francisco Sabatini. Sin embargo, dos años después se aprobó uno nuevo, obra del vocal ingeniero capitán de navío Vicente Ignacio Imperial-Diguero y Trejo, a quien corresponde el proyecto de construir una gran iglesia con un panteón de igual superficie en el subsuelo.

---

(5) El bergantín *Gravina*, bautizado así como homenaje al capitán general de la Armada española Federico Carlos Gravina y Nápoli, fue construido en Cartagena. Botado en 1851, armaba 16 cañones. Luego de varios viajes por América y África llegó a la estación naval del Río de la Plata, con base en Montevideo, en 1860. Siete años después fue dado de baja (Bordejé y Morencos, 1999).

(6) Su nombre era José María de Bustillo y Gómez de Barrera, nacido en Cádiz en 1802. Fue un ilustre marino que participó en diversas campañas y alcanzó a ser ministro de Marina en dos oportunidades. La reina Isabel II le otorgó el título nobiliario en 1860, en gratitud por los servicios prestados a la Corona. Ocho años después falleció en El Puerto de Santa María.



Detalle de la ornamentación del basamento



Columna central, que sostiene la virtud teológica de la fe.



Uno de los cuatro leones que se ubican sobre el basamento.



Detalle de la virtud teológica de la fe, que corona el monumento.

El rey aprobó el proyecto del conjunto urbano el 14 de marzo de 1786, mediante un decreto que disponía que la población llevara el nombre de San Carlos y que el templo se dedicara a la Purísima Concepción, aunque sin mención alguna al panteón del subsuelo. Las obras se comenzaron en 1786, pero al año siguiente se suspendieron y se encomendó su dirección al arquitecto gaditano Gaspar de Molina y Zaldívar, tercer marqués de Ureña y conde de Saucedilla.

Muchas de las obras del recinto quedaron nuevamente suspendidas en 1790 y no se retomaron hasta 1805, cuando la iglesia se encontraba con sus arcos torales levantados en parte. Para 1844, con el edificio de la iglesia yaciendo en el abandono, Mariano Roca de Togores, marqués de Molins, elevó a la reina la propuesta de erigir en dicho edificio un panteón donde conservar los restos de insignes marinos. Isabel II de Borbón aprobó lo solicitado el 10 de octubre de 1850, y el 19 de noviembre de 1854, aún sin concluir, el Panteón se inauguraba y bendecía. Las obras conocieron repetidos parones, hasta que en 1864 se puso al frente de las mismas al arquitecto Manuel García del Alamo, bajo cuya dirección se concluirían tres años después. Posteriormente, al trasladarse las oficinas, el Panteón se reinaugararía el 24 de agosto de 1869, para lo cual se daría sepultura a los restos depositados en una de sus capillas y en las inmediaciones. Pero el monumento seguía inconcluso en 1942, año en que se cubrió la nave central y el crucero, entre otras obras que culminaron en 1958.

El Panteón de Marinos Ilustres es un edificio de planta rectangular. La iglesia, de cruz latina, se compone de una nave central y dos laterales, a las que se accede por un atrio oval rematado con bóveda elíptica. La nave principal está cubierta por una bóveda de cañón, apoyada sobre pilastras de orden corintio (fig. 6), mientras que las laterales presentan bóvedas baídas, con rehundimientos en el muro que semejan capillas, cuatro de ellas en el primer tramo hasta el crucero, y otras tantas en los laterales del presbiterio, al que preside un cenotafio por donde se ingresa a las capillas del Sacramento y Nuestra Señora del Carmelo, ubicadas al final de cada una de las naves laterales. La fachada, de piedra ostionera (7), está presidida, como dijimos, por un atrio que sobresale de aquella con pares de columnas de orden corintio, las cuales flanquean un vano cubierto por un arco de medio punto, rematado con una inscripción alegórica y coronado el conjunto por un frontón triangular. En los laterales, las pilastras, con capiteles compuestos, enmarcan unos vanos con óculo central coronado por frontones semi-circulares. Severidad y robustez son las notas por que se destaca el conjunto, expresadas en un lenguaje barroco que se acentúa en la conformación de su planta.

---

(7) La piedra ostionera es una roca sedimentaria porosa formada mayormente por restos de conchas marinas. Fue muy utilizada en la bahía de Cádiz y en otras ciudades vecinas como Sevilla, los sillares de cuya catedral se labraron con este material.



## El monumento a Liniers y a Gutiérrez de la Concha

Los restos de marinos de la Real Armada que acoge el Panteón fueron depositándose paulatinamente a partir de mediados del siglo XIX. Hoy descansan en casi medio centenar de mausoleos y otras tantas lápidas funerarias. El monumento a Liniers y Gutiérrez de la Concha se montó sin haber completado el techado del magnífico edificio, y para ubicarlo se escogió la nave lateral derecha del lado de la epístola, en la tercera «capilla», delante del monumento al capitán general Juan Ruiz de Apodaca y Eliza, flanqueado en las capillas laterales por los del mencionado teniente general José María Bustillo y Gómez de Barreda, cuyos restos se depositaron en 1864, y los del capitán general José Rodríguez de Arias y Álvarez Campana (fig. 5).

Costeado por los descendientes de Liniers y Gutiérrez de la Concha, de su construcción nos facilita noticias el entusiasta José Carlos Fernández Fernández a través de la documentación que se encuentra en el Archivo-Museo de la Marina Don Álvaro Bazán, al que sirve de sede un palacio del siglo XVI conocido como de los marqueses de Santa Cruz, sito en El Viso del Marqués (Ciudad Real).

La iniciativa de su construcción, según se infiere del expediente sobre el particular que se custodia en el mencionado archivo, parece que correspondió a la familia del gobernador-intendente. Esta afirmación se desprende de una carta sin fechar de su hijo Manuel Gutiérrez de la Concha, marqués del Duero (8), donde este expresa que en una real orden del 23 de octubre de 1862 se le invitó a erigir un sencillo monumento «que recuerde la memoria de mi Sr. Padre». Pero la misma real orden formulaba idéntica invitación a don Pedro de la Hoz, un carlista que era cuñado de José Atanasio de Liniers, residente en Francia, en cuya casa residió De la Hoz luego de la muerte de Fernando VII, hasta su regreso a España en 1840.

El primero en aceptar la propuesta de erigir el monumento fue precisamente De la Hoz, quien en carta firmada en Madrid el 4 de noviembre de 1862 manifiesta: «... tengo el honor de anunciar a VE que estoy tratando de que todos los interesados nos pongamos de acuerdo para el objeto». No mucho tiempo después, el 12 de diciembre, se expresaba el marqués en el mismo sentido: «... encargué un mausoleo que está para llegar a Cádiz y que debe ser colocado con arreglo a la citada Real resolución en el Panteón de Marinos Célebres, en el sitio que la Real orden se sirva señalar ese ministerio a cuyo

---

(8) Manuel Gutiérrez de la Concha e Irigoyen nació en Córdoba (Argentina) en 1808 y murió en Navarra en 1874. Fue uno de los hijos del gobernador-intendente que se exiliaron en España, donde ingresó en la carrera militar. Participante en varias campañas, alcanzó los más altos cargos y llegó a ser considerado el mejor estratega militar español del siglo XIX. Fue grande de España y, en 1847, obtuvo el marquesado del Duero, en reconocimiento a una de sus tantas victorias militares. En los preliminares de una de ellas encontraría la muerte, siendo sus restos sepultados en el Panteón de Hombres Ilustres en Madrid, ciudad en cuya plaza del Doctor Marañón, en el paseo de la Castellana, se levanta una estatua ecuestre de su persona, obra del escultor Andrés Aléu y fechada en 1885.

efecto me complazco en remitir a usted adjunto el plano de dicho Panteón». Posiblemente dicho plano sea el que se encuentra en el Archivo del Museo Naval en Madrid (fig. 5).

Lógicamente la carta tuvo un pase favorable, el cual ordenaba al capitán general de Cádiz que, a la llegada del buque de transporte del mausoleo, se permitiera el desembarco de este y que, a tenor sus dimensiones, se eligiese un sitio adecuado en el Panteón.

El monumento llegó a fines de abril de 1864, pero como quiera que el Panteón, si bien tenía techadas las naves laterales, aún no estaba concluido, los veinte cajones que contenían sus piezas fueron conducidos del arsenal al Colegio Naval Militar, donde permanecieron tres años a la espera de la conclusión del edificio.

Básicamente, el monumento es de factura italiana y se compone de una columna conmemorativa de mármol blanco, con un alto podio, ambos decorados con bajorrelieves y una coronación a modo de pináculo con una figura escultórica (fig. 7).

El basamento arranca con dos escalones de forma octogonal regular, donde descansa el cuerpo del pedestal con un acentuado zócalo en dos de cuyos cuerpos se grabaron las inscripciones recordatorias, y en los otros dos se colgaron placas conmemorativas posteriores.

Inciso en el mármol del basamento se lee en el frente: AQUÍ REPOSAN LAS CENIZAS/DEL EXMO. S. D. SANTIAGO DE LINIERS/JEFE DE ESCUADRA VIRREY QUE FUE/ DE BUENOS AIRES,/Y DEL S. D. JUAN GUTIÉRREZ DE LA CONCHA/ BRIGADIER DE LA ARMADA/Y GOBERNADOR INTENDENTE DE LA/PROVINCIA DE CÓRDOBA DEL TUCUMÁN (fig. 10). Y en la parte posterior: VENCEDORES JUNTOS/EN LA GLORIOSA RECONQUISTA Y DEFENSA/DE BUENOS AIRES (1806-1807)/DIERON TAMBIÉN JUNTOS LA VIDA/POR ESPAÑA EL 26 DE AGOSTO DE 1810/SUS RESPECTIVOS HIJOS/LE DEDICAN ESTE MONUMENTO EN/ 1863.

El monumento exhibe además, como dijimos, dos placas conmemorativas de bronce. En una de ellas, bajo el escudo de la ciudad de Buenos Aires, se lee: A/SANTIAGO DE LINIERS/(1753-1810)/HÉROE DE LA RECONQUISTA DE BUENOS AIRES/HOMENAJE DE LOS REPRESENTANTES DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES/HEREDEROS DEL CABILDO QUE ALBERGÓ SUS MOMENTOS DE GLORIA/ SETIEMBRE DE 1875. La otra, más reciente, recoge las palabras finales del libro de Groussac: LOS ÚLTIMOS HÉROES DE LA PATRIA VIEJA/FUERON LAS PRIMERAS VÍCTIMAS/DE LA PATRIA NUEVA/HOMENAJE DE/LA MARINA DE GUERRA ARGENTINA/AGOSTO DE 1960 (9).

En las ochavas del basamento se ubicaron dos altorrelieves alusivos que se repiten. Ambos llevan de fondo ramas de laurel, mientras que uno ostenta un

---

(9) Fue entregada al almirante Jerónimo Bustamante de la Rocha, a la sazón capitán general del Departamento Marítimo de Cádiz, por el comandante del buque escuela *Bahía Thetis*, capitán de fragata Horacio Repeto Peláez, en representación de la Marina argentina. *Abc*, edición de Madrid del 13 de agosto de 1960, p. 23. URL <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1960/08/13/023.html>

sable y hacha cruzada con un sombrero al frente, el otro lleva un cañón y dos banderas cruzadas con un tambor con una baqueta al frente (fig. 11).

Sobre cada uno de ellos, y luego de una destacada cornisa, se dispusieron cuatro pequeños leones sentados sobre sus cuartos traseros, en calidad de guardianes (fig. 13).

Seguidamente, la columna, de sección circular (fig. 12), se apoya sobre una basa cilíndrica. En el fuste, liso, se adosaron cuatro representaciones simbólicas: al frente, dos banderas se cruzan sobre rama de laurel; al contrafrente, dos hachas de guerra, también cruzadas sobre rama de laurel, y en los laterales, dos banderines en aspa, encima de los que luce un ancla tipo almirantazgo rodeada de una cadena.

El fuste en cuestión está circundado por un friso con triglifos y metopas, decorados con bajorrelieves similares a los descritos en basamento y fuste, y sobre ellos, una cornisa sustenta una moldura con dentículos, donde se apoya una sucesión de hojas de acanto entrelazadas por la base, formando una guarda. Sobre ella un pedestal sostiene una serena figura femenina de porte clásico, casi simulando a Minerva, que con la mano derecha estrecha contra su costado una cruz, alegoría de la virtud teologal de la fe (10). Como corresponde iconográficamente, sus ojos están tapados por una venda, alegoría de esta virtud que permite creer sin tener que ver, y su cuerpo aparece cubierto por un ondulado y pesado manto, mientras el brazo izquierdo, desnudo, se extiende hacia lo alto, señalando el camino a lo celestial y divino (fig. 14).

Finalmente, destacamos con desazón que este monumento, erigido en el único templo del mundo dedicado a marinos, es de autor desconocido, pues no solo de su nombre no se encuentra inciso en el mismo, sino que no hemos encontrado documentación alguna que nos lleve a él.

## Bibliografía

- Abc* de Madrid, 13 de agosto de 1960, p. 23. URL <http://hemeroteca.abc.es/nav/Navigate.exe/hemeroteca/madrid/abc/1960/08/13/023.html>
- ANÓNIMO: *Memoria que presenta el Ministerio de Relaciones Exteriores al Congreso Federal Legislativo*, 1856.
- : *Panteón de Marinos Ilustres. Población Militar de San Carlos, Zona Marítima del Estrecho, San Fernando*. Talleres de la imprenta La Voz, San Fernando, 1987.
- CARRANZA, Ángel Justiniano: «La ejecución de Liniers y sus compañeros», *Revista Nacional*, Buenos Aires, T. 25, 1898.
- CERVERA PERY, José: *El Panteón de Marinos Ilustres. Trayectoria histórica, reseña biográfica*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.
- CERVERA Y JÁCOME, Juan: *El Panteón de Marinos Ilustres*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1926.
- CUTOLO, Vicente Osvaldo: *Nuevo diccionario biográfico argentino 1750-1930*, t. VI. Ed. Elche, Buenos Aires, 1983.

---

(10) Las virtudes teologales, relacionadas directamente con Dios, son la fe, la esperanza y la caridad (1Cor 13,13). Se representan con alegorías como la cruz que sostiene la fe, el ancla que lleva la esperanza y los dos niños que sostiene la caridad.



EL MONUMENTO A LINIERS Y GUTIÉRREZ DE LA CONCHA EN EL PANTEÓN...

- BORDEJÉ Y MORENCOS, Federico Fernando de: *Crónica de la Marina española en el siglo XIX*, t. I (1800-1869), Ministerio de Defensa, Madrid, 1999.
- MARCO, Miguel Ángel de: *Argentinos y españoles*. Fundación Complejo Cultural Parque de España, Rosario, 1988.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*. Libro III: *Navegaciones de los muertos y vanidades de los Vivos*. Aribau y C.<sup>a</sup> (sucesores de Rivadeneyra), Madrid, 1878.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ, José Carlos: *Reseña histórica del Panteón de Marinos Ilustres*. San Fernando, 2002.
- FRANCO CASTAÑÓN, Hermenegildo: «El traslado de los restos mortales de Santiago de Liniers y Juan Antonio Gutiérrez de la Concha», en *Revista de Historia Naval*, núm. 97, 2007.
- GROSSAC, Paul: *Santiago de Liniers: conde de Buenos Aires*. Elefante Blanco, Buenos Aires, 1998 (ed. orig., 1907).
- LOZIER ALMAZÁN, Bernardo P.: «Liniers: Adversidades post-mortem», *Todo es Historia*, núm. 223. Noviembre 1985.
- LOZIER ALMAZÁN, Bernardo: *Liniers y su tiempo*. Emecé editores, Buenos Aires, 1990.
- PAGE, Carlos A.: *La estancia jesuítica de Alta Gracia*. Talleres Gráficos Eudecor SRL, Córdoba, 2000.
- PESADO RICCARDI, Carlos: *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2007.

# 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.

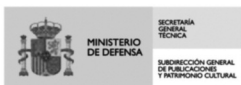
## Centro de Publicaciones

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:	

Apellidos y nombre:		Dirección de envío: (sólo si es distinta a la anterior)	
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

# LA SOLICITUD DE CERVANTES PARA IR A LAS INDIAS

M.<sup>a</sup> Victoria del Rosario LIÉVANO DE MALIK  
Investigadora Naval y Militar

**D**ON Miguel de Cervantes Saavedra es conocido universalmente por ser el autor de la obra maestra de las letras españolas, *El ingenioso hidalgo Don Quijote de la Mancha* (1). El libro se basa en una etapa de la vida de Don Alonso Quijano o Don Quijote (personaje de invención cervantina), en la cual los principios caballerescos siempre ocupan el primer lugar. Lucha por ellos valientemente porque los considera justos, pero su distorsionada visión del mundo le juega malas pasadas. Del comportamiento de Don Alonso Quijano nació la expresión «quijotada», refiriéndose, en sentido amplio, a la actitud de quien antepone sus ideales a todo lo demás y por ellos se compromete en la realización de empresas que considera de máxima importancia social, aunque sin muchas posibilidades de sacar de ellas un beneficio personal.

La próxima conmemoración de un nuevo centenario de la muerte de don Miguel trajo a mi memoria el cuento *En un lugar de las Indias* (2), de Pedro Gómez Valderrama, en el que el autor transporta magistralmente a Cervantes a Cartagena de Indias, basándose en una frase de su expediente de méritos y servicios (3). Un expediente con ambigüedades y en el que se advierte mucha tristeza latente, que es el *curriculum vitae* presentado al Consejo de Indias para solicitar de S.M. la merced de un oficio en las Indias.

---

(1) Archivo Histórico Nacional (en adelante AHN), Consejos, 44826-1(1), «Licencia y privilegio de impresión del Quijote», 1604. Publicada como pieza destacada del Archivo Histórico Nacional de Madrid en 2008, con una nota explicativa de Fernando Martínez.

(2) GÓMEZ VALDERRAMA, Pedro: «En un lugar de las Indias», en *La procesión de los ardientes*, 1973; en *Cuentos completos*, Alfaguara, Madrid, 1997; en *El Magazín, Ciudad Viva*, «Homenaje a Don Miguel de Cervantes Saavedra al cumplirse 400 años de la publicación de la primera parte del...», URL [http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/publicaciones/periodicas/ciudad\\_viva/ciudadviva/abril/magazine\\_pdf/MAGAZINE.pdf](http://www.culturarecreacionydeporte.gov.co/publicaciones/periodicas/ciudad_viva/ciudadviva/abril/magazine_pdf/MAGAZINE.pdf); cit. por Luis CORREA-DÍAZ en «El Quijote Indiano/Caribeño, novela de caballería y crónica de Indias», 1998, URL <http://analescervantinos.revistas.csic.>; cit. por Belisario BETANCUR en «Cervantes y Don Quijote en las Indias», 2010.

(3) Archivo General de Indias (en adelante AGI), Patronato, 253, R.1, «Expediente sobre méritos y servicios: Miguel de Cervantes», 1578. Gómez Valderrama cita como su fuente a ARBÓ, Sebastián Juan: *Cervantes*. Ediciones del Zodiaco, Barcelona, 1945, pp. 370 y 371.

Por suerme pedida por parte y en nombre de Miguel de Cerbantes que para que su M<sup>te</sup> le conffie de la manera  
e a seundo le conuene que yo le defee dello por la presente confesio y declaro e sa que le conoço  
de algunos años a esta parte en seruy de su M<sup>te</sup> y por informacion que dello tengo se yme conoço  
que se halló en la batalla y rota de la armada del turco en la qual peleando como buen soldado perdió  
una mano y despues le ui servir en las demás jornadas e Juuo en Lepanto asstacado e por  
salirse escorpeado e ferly de ferma e pidió licencia a su M<sup>te</sup> Don Juan para venir a pa  
en España a pedir se le hiciese merced y yo enoncas le di cartas de Recomendacion para  
su M<sup>te</sup> y ministros y sauendo se embarcado en la galera Sol fuesse preso de Turcos  
y llevado a Argel donde al presente está esclavo halliendolo de ledo antes e le captuafe  
muy bien y oprimido con lo que es de e de manera que assi por suer captuado e n  
seruy de su M<sup>te</sup> como por suer perdido una mano en el dicho seruyio merece e se  
mercy le rogasson miud ayuda para su rescate y por lo que he oido e recaido  
que en vida de su seruyio los perdio todos aldea que le robieron esclavo para enuio de  
dello e la present firmada de mi mano y sellada con el sello de mis armas y refrendada de  
Secretario infra y po. dada en Madrid a 25 de Julio 1578

*Gonzalo Fernández de Córdoba*

Escrito de Gonzalo Fernández de Córdoba, duque de Sessa, al rey, solicitando merced para rescatar a Cervantes. AGI, Patronato, 253, R.1, «Expediente sobre méritos y servicios: Miguel de Cervantes», 1578, f. 9.

La «Información (4) de lo que sirvió a Su Majestad y lo que hizo cautivo en Argel» contiene un escrito (5) dirigido al rey, «en nombre de Miguel de Cerbantes», por el duque de Sessa, Gonzalo Fernández de Córdoba, firmado y sellado con sus armas y refrendado por su secretario, Bernardo de León, en Madrid el 25 de julio de 1578. En él, el duque declara que sabe y le consta que «se halló en la batalla y rota de la armada del turco en la cual peleando como buen soldado perdió una mano y después de servir en las demás jornadas que tuvo en Lepanto, por hallarse estropeado (...) pidió licencia para venirse en España a pedir se le hiciese merced».

Explica el duque que dio cartas de recomendación para S.M. y varios ministros a Cervantes, quien, habiéndose embarcado en la galera *Sol*, fue preso y llevado a Argel, «donde al presente está esclavo». Sus captores lo despojaron de lo que llevaba encima, entre otras cosas, de las recomendaciones de don Juan de Austria (6) y del duque de Sessa, por las que dedujeron

(4) «Expediente sobre méritos y servicios...», f. 1.

(5) *Ibidem*, f. 9.

(6) Recordemos que don Juan de Austria era medio hermano del rey Felipe II.

10 Miguel de Cervantes viz de Alcalá de Henares

De Dues de los susos y de la villa de Alcalá de Henares  
 el Undado del mes de Julio del dho año en presencia de mi el dho  
 y testigos de mi se escriptos Desabieron los dhos padres fray  
 juan de aytray andon del abceda trezientos ducados de a onza de  
 lea cada su caso Suman a enno y doze mil y quinientos mte. y  
 los dozeientos y an quenta de casos de mano de dona Leonor de  
 tinas suida mujer que fue del dho rigo de ceruantes y los an que  
 a ducados de dona andrea de ceruantes viz de Alcalá de Henares  
 en esta case para ayuda del rescate de miguel de ceruantes viz  
 de la villa de Henares y hermano de las susos de que esta captiuo en  
 argel en poder de alimami capitán de los baxeles de la armada del  
 Rey de argel que es de edad de trezenta e tres años manco de la  
 mano de izquierda y se los otorgaron dos obliçiones y mitades  
 de pago y Rescabo de los dhos misos antes del dho año de un  
 testigos Juan de quardos y juan de la pena corecedor de un mto  
 el ante ofiçate de fe de lo qual lo firmaron los dhos fe  
 eligiosos el dho día de octubre

Juan de Henares  
 Juan de Henares  
 Juan de Henares

A. H. N.  
 CODICES

120 B

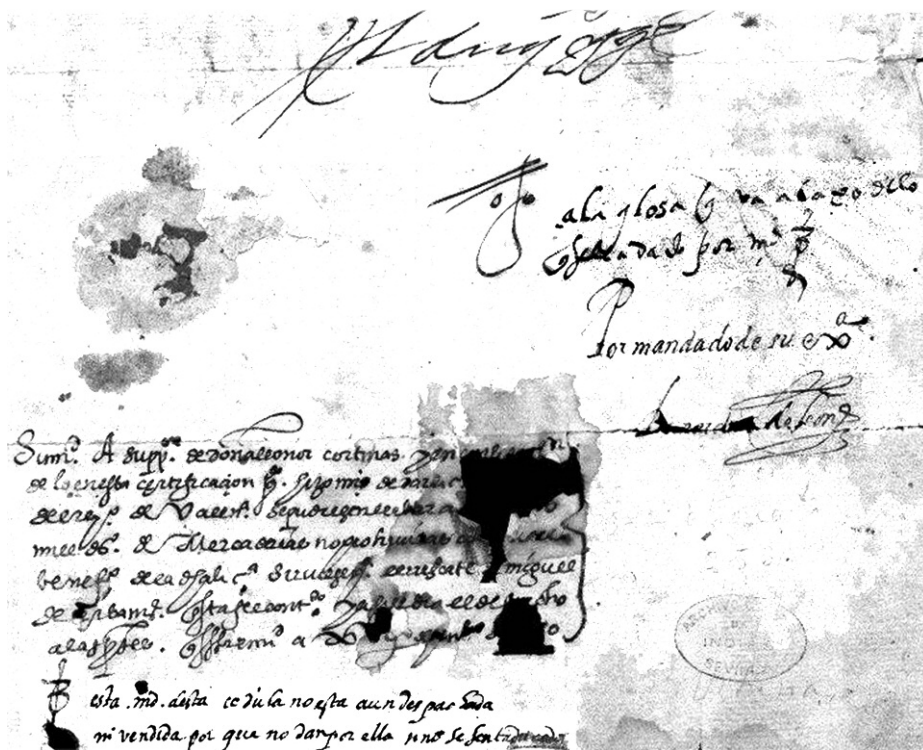
Asiento del libro de redención de la Orden de la Santísima Trinidad (núm. 7) donde se afirma que doña Leonor de Cortinas es la madre de Miguel de Cervantes, y Andrea de Cervantes, su hermana. AHN, Códices, L.120, f. 32.

que el cautivo era persona de elevado rango, de modo que pidieron por él un alto rescate, imposible de pagar para la no muy boyante familia Cervantes. Dice el duque de Sessa que «habiendo peleado (...) muy bien y cumplido con lo que debía (...) haber sido capturado en el servicio de S.M. así como por haber perdido una mano en el dicho servicio, meresce que Su Majestad le haga toda ayuda y merced para su rescate».

Entre las firmas del duque y el secretario, Bernardo de León, hay una nota que dice: «Ojo a la glosa q va abajo de lo (...) por mí» (7). Después de las firmas, a la izquierda, un párrafo comienza diciendo que Su Majestad, a suplicación «de Doña Leonor Cortinas...». Doña Leonor parece haber sido la madre de Cervantes, a pesar de la escasa documentación fidedigna (8) que

(7) «Expediente sobre méritos y servicios...», f. 9.  
 (8) RODRÍGUEZ-MARTÍN Y CHACÓN, Manuel. *Arganda del Rey: apuntes para la historia*, pp. 288-296, URL <http://archivo.ayto-arganda.es/archivo/biblio/PDF/04106024.pdf>, consultado el 7 oct. 2011.





Glosa en la carta del duque de Sessa. AGI, Patronato, 253, R.1. f. 9.

puede probarlo. Entre esta magra documentación figura un asiento del libro de redención de cautivos de los trinitarios (9) donde fray Joan de Gil y fray Antón de la Bella declaran recibir «de doña Leonor de Cortinas (...) mujer que fue de Rodrigo de Cervantes y (...) doña Andrea de Cervantes vezinas de Alcalá (...) para ayuda del rescate de Miguel de Cervantes, vecino de la dicha villa, hijo y hermano de las susodichas (...) captivo en Argel en poder de Alf Manú capitán de los bajeles de la armada del rey de Argel».

Se leen con dificultad, por lo roto y manchado que se encuentra el folio, las palabras «certificación» «merced», «beneficio», «rescate», «Miguel de Cervantes»... La glosa a pie de página dice: «Esta merced a esta cédula aún no se ha despachado ni vendido porque no dan por ella sino sesenta ducados».

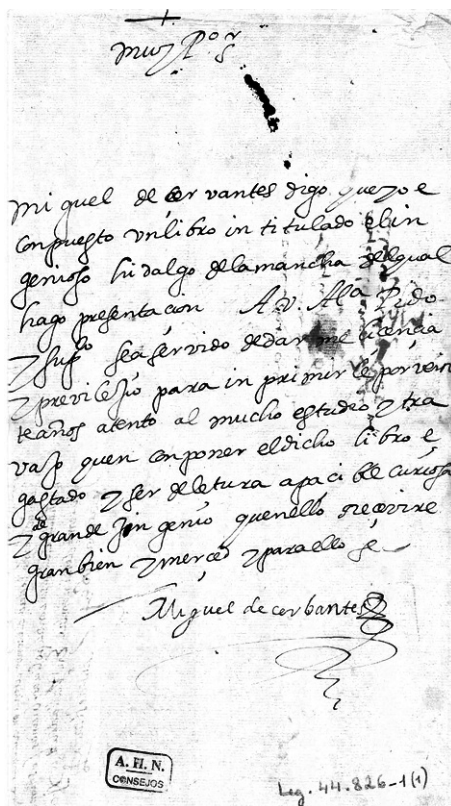
Esto quiere decir que la merced aludida trata de alguno de los muchos oficios «vendibles y renunciables» contemplados en la ley I del título XX, libro VIII, de la Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias. Tales oficios se

(9) AHN, Códices, L.120, «Libro de la Redención de Cautivos de Argel», 1579/1580, f. 32.

vendían al mejor postor en una junta de remates, y originalmente podían ser ejercidos físicamente por una tercera persona que el interesado nombrara. Pasado cierto tiempo, dentro de un plazo determinado por la ley, debían ser confirmados por el Consejo de Indias. De no ser así, el interesado perdía la titularidad del oficio, que regresaba a la junta para ser subastado otra vez. Un tercio del valor pagado se ingresaba en la caja real correspondiente, y los dos tercios restantes se devolvían al peticionario no confirmado cuando se cobraba el dinero del nuevo remate.

La petición de merced hecha por don Miguel contiene informaciones de algunas personas, tanto ajenas como allegadas al escritor, que responden a una serie de preguntas previamente diseñadas. Su padre, don Rodrigo de Cervantes (10), afirma en ella que don Miguel luchó en la batalla naval, «de la cual salió herido de dos arcabuzazos y estropeado de la mano izquierda». Testimonios del doctor Antonio de Sosa, compañero suyo de cautiverio, y del redentor de cautivos fray Joan de Gil (11) también dan fe de la veracidad de los informes y avalan, con el escrito del duque de Sessa, la justa petición del soldado.

El expediente de Cervantes se revisó en 1590, con la introducción que luego traduzco (procurando conservar el original hasta donde sea de fácil lectura y comprensión). Algunos investigadores sugieren que esta página es del puño y letra del autor del *Quijote*. Por varias razones, yo no lo creo posible, entre ellas por el uso de la cedilla en «Cervantes» y de la hache entre las dos aes del apellido «Sahavedra», lo que contrasta con otras muestras autógrafas que sin duda son auténticas, como una carta del 26 de marzo de 1616 —dirigida a un destinatario sin identificar al que se le agradecen favores y en

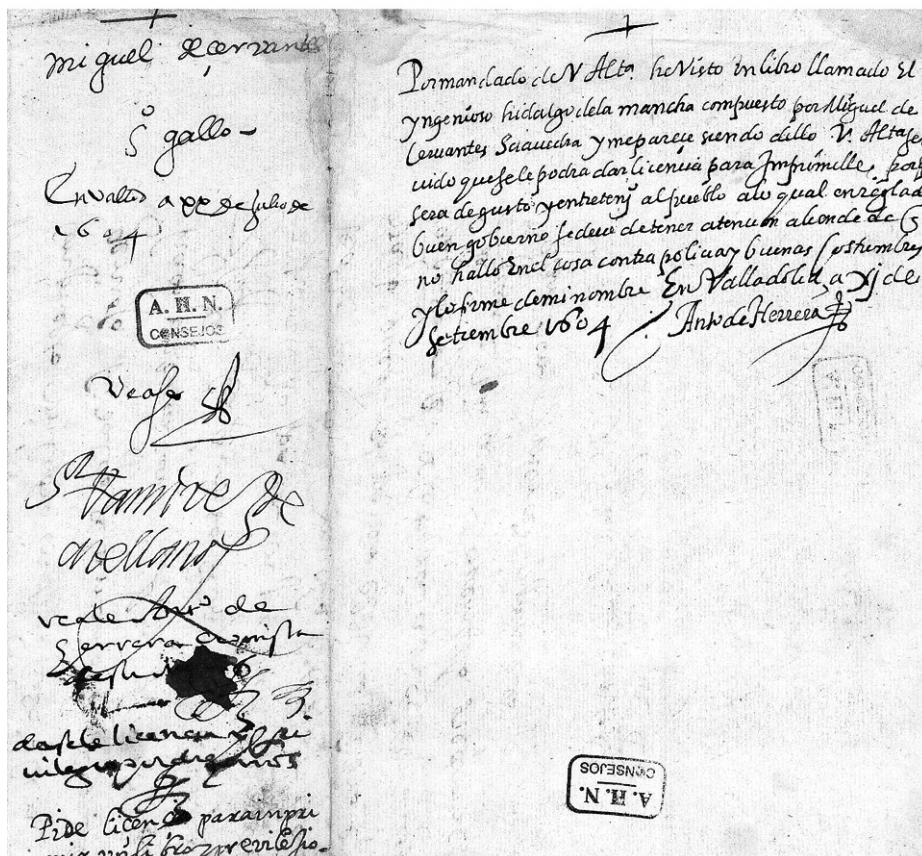


Solicitud de licencia para imprimir *El ingenioso hidalgo de la Mancha*. AHN, Consejos, 44826-1 (1).

(10) «Expediente sobre méritos y servicios...», f. 13.

(11) AHN, Códices, L.118, «Libro de la Redención de Cautivos de Argel, 1579/1582», f. 158; *ibidem*, L.120, «Libro de la Redención de...», 1579/1580, f. 32.





Licencia de impresión de *El ingenioso hidalgo de la Mancha*. AHN, Consejos, 44826-1 (1).

la que el remitente se duele de la enfermedad de aquel—, conservada en el Archivo Histórico Nacional (12), o la de la solicitud de licencia del *Quijote* escrita en una hoja sin fecha ni membrete.

Cervantes dice a Su Alteza que ha compuesto «el libro intitulado *El ingenioso hidalgo de la Mancha*», del cual hace presentación, y pide y suplica que se le dé licencia y privilegio para imprimirlo por veinte años, en atención al mucho estudio y trabajo que ha gastado en componerlo y a que su lectura es apacible, curiosa y de grande ingenio (13) Firma Miguel de Cervantes. Aparentemente, corrige la uve convirtiéndola en be. Quizá la vista y el pulso

(12) AHN, Diversos-Colecciones, 10, N.822. «Autógrafo de Miguel de Cervantes Saavedra». Madrid, 26 mayo 1616.

(13) AHN, Consejos, 44826-1(1), «Licencia y privilegio de impresión del *Quijote*».





«Busque por acá en qué se le haga merced». AGI, Patronato, 253, R.1, f. 5.

flaqueaban. Pero no utiliza la ç para escribir «Cervantes» y sí lo hace un poco atrás, en la palabra «merçed».

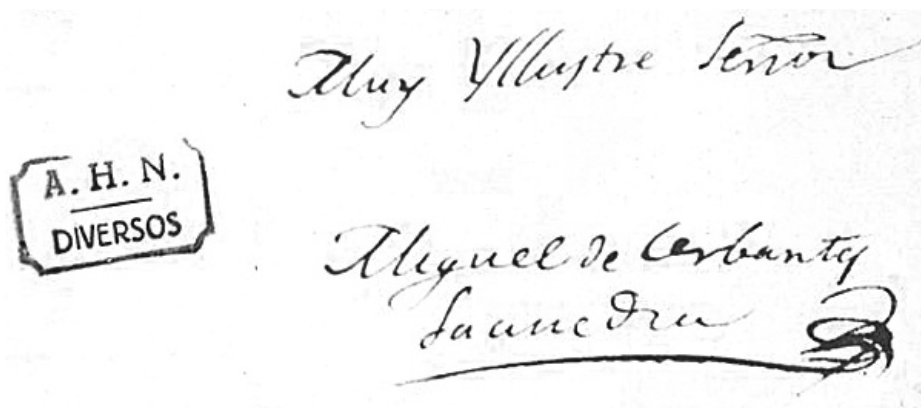
Aunque no hace parte del documento que nos ocupa (la solicitud de oficio en Indias), termino este breve inciso con la respuesta a la petición de licencia de don Miguel, por cuanto es un ejemplo más añadido a la lista de constantes reveses e infortunios que llenaron su currículo, para que nos pudiera legar las magníficas obras de su razón y pluma. Se lee en ella que el cronista don Antonio de Herrera debe ver la obra (y dar su concepto), con firma de Ramírez de Arellano, en julio de 1604, en Valladolid. Antes de dos meses, en septiembre, Herrera contesta en el lado derecho de la misma hoja que ha visto el libro y considera que se puede conceder la licencia, porque será de gusto y para entretenimiento del pueblo; además, no contiene cosas contra policía y buenas costumbres.

Pero la orden de Valladolid también especificaba que la licencia y el privilegio solo se concedieran por diez años.

Volvemos a la solicitud de 1590, cuya grafía, como dije antes, he traducido procurando conservar el original hasta donde pueda ser de fácil lectura y comprensión:

«Miguel de çervantes Sahavedra dice que ha servido a V.M. muchos años en las jornadas de mar y tierra que se han ofrecido de veintidós años a esta parte y particularmente en la Batalla Naval, donde le dieron muchas heridas, de las cuales perdió una mano de un arcabuzazo y al año siguiente se fue a Navarino. Y después a la de Túnez y a La Goleta y viniendo a esta corte con cartas del señor don Joan y del Duque de Çeça a para que V.M. le hiciese merced, fue cautivo en la galera del *Sol*. Él y un hermano suyo que también ha servido a V.M. en las mismas jornadas y fueron llevados a Argel, donde gastaron el patrimonio que tenían en rescatarse y toda la hazienda de sus padres y las dotes de dos hermanas doncellas que tenía, las cuales quedaron pobres por Rescatar a sus hermanos. Y después de libertados fueron a servir a S.M. en el Reyno de Portugal y a las Terçeras con el Marqués de Santa Cruz y agora al presente están sirviendo y sirven a V.M., el uno de ellos en Flandes de Alférez y el Miguel de Çervantes fue el que trajo las cartas y avisos del alcaide de





Muy Yllustre Señor

Miguel de Cervantes  
Saavedra

A. H. N.  
DIVERSOS

Autógrafo de Miguel de Cervantes en una carta dirigida a persona no identificada el día 26 de marzo de 1616. AHN, Diversos-Colecciones, 10, N.822.

Mostagan y fue a Orán por orden de V.M. Y después ha asistido sirviendo en Sevilla en negocios de la Armada por orden de Antonio de Guevara como consta de las informaciones que tiene y en todo este tiempo no se le ha hecho merced ninguna. Pide y suplica humildemente cuanto puede a V.M, sea servido de hacerle merced de *un oficio de Las Indias* [cursiva mía] de los tres o cuatro que al presente estan vaccos [vacantes], que es el uno la contaduría del Nuevo Reyno de granada. O la gobernación de la probincia de Soconusco en guaetimala [Guatemala]. O contador de las galeras de Cartagena, o corregidor de la ciudad de La Paz, que con cualquiera de estos oficios que V.M. le haga merced, la recibirá porque es hombre ávil [hábil] y sufficiente y benemérito para que V.M. le haga merced, porque su deseo es a continuar siempre al servicio de V.M. y acabar su vida como lo han hecho sus antepasados, que en ello recibirá muy gran bien y merced.

»(firma) Miguel de Çerbantes Sahavedra

»A 21 de Mayo. 1590».

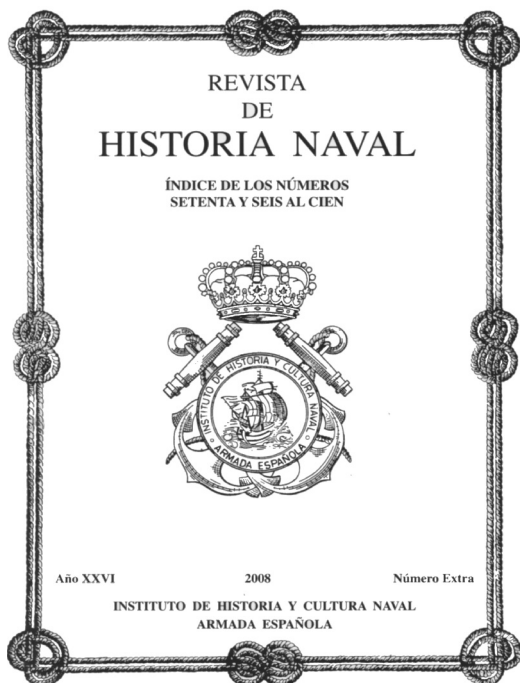
El resultado es negativo. Una nota en el margen inferior, escrita el 6 de junio de 1590, indica que se «busque por acá en qué se le haga merced» (14). De las Indias, nada. Sin embargo, esta es la frase que dio lugar al cuento *En un lugar de las Indias*.

---

(14) «Expediente sobre méritos y servicios...», f. 5.

# 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](mailto: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

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO

## LA HISTORIA VIVIDA

### Una curiosidad en la carrera del estaño

**A**Rufio Festo Avieno, nacido en Volsinia, de la *gens* de Musonia, lo vemos a fines del siglo IV d.C. escribiendo el poema *Ora maritima*. Dedicada a su joven amigo Probo, la obra se componía de varios libros (probablemente tres, según nos ha dejado dicho el capitán de navío y arqueólogo Juan José Jáuregui), y en el único que ha llegado a nosotros —el primero— recoge un viaje marítimo de Tartessos a Marsella, más la descripción de las costas del océano desde las tierras o costas donde se ubican las fuentes del estaño hasta Tartessos.

El capitán de navío Jáuregui, en un concienzudo estudio (\*), comenta que no deja de ser curioso que el documento más antiguo que merezca el nombre de derrotero se refiera casi exclusivamente a la costa de la península ibérica. A tal derrotero se le conoce como «carrera del estaño», denominación esta, «carrera», reservada por la gente de mar para aquellas derrotas seguidas por los buques que se dedicaban al tráfico de determinadas mercancías. Esta fue una de las razones que impulsaron a Jáuregui a emprender el estudio antes mencionado.

Respecto de la *Ora* de Avieno, una de las líneas de investigación de los historiadores intenta datar la antigüedad del poema descriptivo y delimitar las fuentes que utilizó el autor, para lo que han tenido en cuenta las antiguas derrotas de tartesios, cartagineses, massalliotas y romanos, tratando de identificar rutas, puertos, vientos y la topografía en general que cita Avieno, así como la parte que se ocupa de la costa de la actual Galicia. Es en esta costa en la que se centra Jáuregui, pues sus accidentes topográficos (islas Cíes, Ons...) le parecían acomodarse en gran parte a las descripciones del poema. Y así, nuestro capitán de navío destaca, siguiendo la edición de 1945 del *Derrotero de España y Portugal*, que el cabo de la Nave presenta dos particularidades interesantes: un accidente llamado «el Berrón de la Nave», gran peñasco

---

(\*) *La carrera del estaño en la Ora Maritima de Avieno*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1952, 46 páginas.



desprendido del alto escarpado que forma el cabo, y «la cueva del Berrón», entrante que se abre en la parte norte de este.

Y este es el punto del folleto en cuestión al que, precisamente, queríamos llegar, ya que en él comienza un fragmento que nos ha parecido suficientemente curioso para trasladarlo a nuestros lectores. El capitán de navío Jáuregui, recogiendo datos, nos dice textualmente (p. 36) que

«el Dr. Victorino Cobas García en su obra “Tres delfínidos de Galicia” (*Brújula*, números 213 y 214) nos presenta como uno de los delfínidos que frecuentan las costas gallegas el conocido por los pescadores gallegos con el nombre de *candorca*, y generalmente con el de *urco* u *orca*, al que Linneo para dar mejor idea de su fiereza llamó *Delfinus gladiatorus*, calificándole de tirano o atormentador de las ballenas y focas. A este animal recientemente el Dr. Schevill lo describió como “la más aterradora de las criaturas vivientes”, y de él dice Clauss: “Allá donde se presenta, es el terror de todos los animales que suelen perseguir y que apenas le divisan, abandonan, si pueden, las aguas donde se hallan. Este focéínido temible, ágil, impetuoso, voraz, cruel y sanguinario, recorre vastos territorios del mar, sembrando a su alrededor la muerte y la desolación...”

»El *urco* alcanza hasta 10 metros de longitud y cinco de circunferencia, alzando sobre lo abultado de su cuerpo una larga aleta dorsal que mide una décima parte de su longitud. Corto el hocico, presenta un aspecto siniestro cuando abre sus mandíbulas armadas de dientes encorvados, afilados y muy desiguales.

»Estrinch asegura haber sacado del estómago de uno de esos monstruos trece marsopas o toulliñas y catorce focas, y en la boca tenía otra que le produjo la muerte. Nosotros hemos tenido ocasión de ver cinco de esos cetáceos que vararon en la playa de Doniños, cerca de Ferrol.

»Vemos por el derrotero los bajos fondos, las nieblas, densas y frecuentes, rápidamente formadas, las algas que matan la mar y llegan a la superficie, y si se tiene en cuenta que *berrar* en gallego significa gritar, tenemos ya claramente indicado el lugar y cobijo de un monstruo o alimaña que aún hoy produce extraños sonidos con ciertas mareas. A unos seiscientos metros del *berrón*, existe otro peñasco llamado el “berrón chico”. Si a esto añadimos la presencia indudable de ballenas en estas costas en aquellas remotas épocas, de lo que son testigos los escudos de la mayoría de las viejas poblaciones costeras, y con ello la mayor abundancia de *candorcas*, ¿no parece estar leyendo lo mismo que el interpolador cartaginés escribió desde el verso 115 al 130 de la *Ora Maritima* de Avieno? Las algas, la mar en calma que rápidamente arbola, las neblinas súbitas, los gritos y la presencia de los monstruos».

Hasta aquí la curiosidad que queríamos mostrar a nuestros lectores. Dejemos que los investigadores ahonden más en esta interpretación que nos ha dejado el capitán de navío Juan José Jáudenes.

## NOTICIAS GENERALES

### **Modelismo Naval. Madrid (España)**

Dentro de los actos de la Semana Naval de la Armada, programados en Madrid del 20 al 29 de septiembre de 2013, con el título «Los intereses marítimos nacionales. Seguridad, riesgos y amenazas», el Instituto de Historia y Cultura Naval, con la colaboración de la Real Liga Naval Española, organizó los días 27 y 28 de septiembre unas actividades dedicadas al modelismo naval que se detallan a continuación:

#### *Viernes 27*

##### Sesión de mañana

Después de que el contralmirante-director del Órgano de Historia y Cultura Naval abriera las actividades con unas palabras de bienvenida a los asistentes, cuya presencia agradeció luego el representante de la Liga Naval Española, se pasó a recorrer la exposición estática de modelos, que fueron presentados uno a uno por los modelistas correspondientes.

##### Sesión de tarde

Por la tarde, luego de un descanso para almorzar, se debatió en una mesa redonda sobre distintos aspectos del modelismo naval, con participación de los propios modelistas. Y a continuación se procedió a la entrega de premios y diplomas.

#### *Sábado 28*

##### Sesión de mañana

Se dedicó a la presentación y exhibición, en el estanque del Parque del Retiro, de diversos modelos dirigidos por radiocontrol. A continuación tuvo lugar la clausura y la entrega de premios y diplomas.

Las sesiones de la «Exposición estática de modelismo naval» y la mesa redonda se desarrollaron, respectivamente, en el vestíbulo del salón de actos del Cuartel General de la Armada y en el propio salón. La exhibición de modelos de radiocontrol se celebró en el Parque del Retiro, como ha quedado dicho.

La entrada a estas actividades era libre y gratuita hasta completar el aforo.

Los interesados en ampliar esta información pueden dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval  
Cuartel General de la Armada  
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.  
Telf.: 913 79 50 50. Fax: 913 79 59 45.

### **III Seminario de Navegación astronómica. Madrid (España)**

Dentro de las actividades programadas en la Semana Naval de la Armada, que se celebró en Madrid durante los días del 20 al 29 de septiembre de 2013 con el título «Los intereses marítimos nacionales. Seguridad, riesgos y amenazas», el Real Instituto y Observatorio de la Armada, con la colaboración de la Escuela de Guerra Naval y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), celebró del 23 al 28 de septiembre el III Seminario de Navegación Astronómica.

Este seminario estaba dirigido a todos los interesados por la navegación astronómica, la astronomía y la historia de la ciencia, sin que sus asistentes debiesen cumplir requisito académico alguno. No obstante, el seminario fue concebido como un complemento formativo para estudiantes de Ciencias Náuticas, Físicas y Geografía e Historia, o licenciados en estas disciplinas, y para marinos tanto profesionales como aficionados, de modo que es conveniente que el asistente esté familiarizado con ciertas nociones, como los conceptos de longitud y latitud, y con la trigonometría elemental y el manejo de una calculadora científica.

El desarrollo del programa, así como sus contenidos, se exponen a continuación:

#### *Lunes 23*

Homenaje a Jorge Juan en el Real Observatorio de Madrid y visita a este centro científico. Conferencia sobre el homenajeado.

#### *Martes 24*

- «Introducción a la navegación astronómica», por el capitán de navío Teodoro López Moratalla, doctor en Ciencias, coordinador del seminario y jefe de la Sección de Efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada;
- «La navegación astronómica y los instrumentos náuticos a través de la historia. El problema de la longitud», por Francisco José González González, doctor en Filosofía y Letras (Geografía e Historia), director técnico de la Biblioteca y Archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada;
- «La esfera celeste», por Luis Mederos Martín, doctor en Ciencias, investigador del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), Instituto de Ciencia de Materiales de Madrid.

#### *Miércoles 25*

- «Coordenadas celestes», por Luis Mederos Martín;
- «El tiempo», por Teodoro López Moratalla;

- «El sextante moderno: funcionamiento y ajustes. Prácticas», por Luis Mederos Martín y Teodoro López Moratalla.

*Jueves 26*

- «El *Almanaque náutico*», por Teodoro López Moratalla;
- «El triángulo de posición», por Luis Mederos Martín;
- «La recta de altura», por Teodoro López Moratalla.

*Viernes 27*

- «Navegación astronómica: cálculo de la situación», por Teodoro López Moratalla;
- Sesión práctica: «Cálculo de una recta de altura», por Teodoro López Moratalla y Luis Mederos Martín;
- Entrega de diplomas y clausura.

Las sesiones se desarrollaron en la Escuela de Guerra Naval (Marqués de Torroja s/n, Madrid). La cuota de inscripción fue de 10 euros.

Los lectores que quieran ampliar esta información deben dirigirse al contacto [sna@roa.es](mailto:sna@roa.es)

**Real Liga Naval Española. Ciclo de Conferencias sobre submarinos. Madrid (España)**

Con motivo de la celebración en Cartagena del 125.º aniversario de la botadura del submarino de Isaac Peral, la Real Liga Naval Española (RLNE) programó un ciclo de conferencias sobre submarinos desarrollado entre septiembre y diciembre de 2013.

Las conferencias pronunciadas fueron las siguientes:

*Lunes 16 de septiembre de 2013*

«Isaac Peral y su submarino», por Marcelino González, capitán de navío (R), vicepresidente de la RLNE;

*Lunes 21 de octubre de 2013*

«Cosme García, un genio olvidado entre los precursores españoles de la navegación submarina», por Agustín R. Rodríguez, doctor en Historia, de la Universidad CEU San Pablo.

*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

*Lunes 11 de noviembre de 2013*

«El barco-pezu de Monturiol», por Julio Albert Ferrero, almirante en situación de 2.<sup>a</sup> reserva, especialista en submarinos.

*Lunes 2 de diciembre de 2013*

«Evolución de los submarinos después de Peral», por José María Treviño, almirante en situación de retiro, especialista en submarinos.

Las sesiones tuvieron lugar en la sede de la RLNE (C/ Mayor 16-1º, 28013 Madrid).

Aquellos de nuestros lectores que deseen obtener más información sobre este ciclo pueden dirigirse a

Real Liga Naval Española  
C/ Mayor 16-1º, 28013 Madrid.  
Tlf.: 913 66 44 94  
Internet: [www.realliganaval.com](http://www.realliganaval.com)  
C/e: [info@realliganaval.com](mailto:info@realliganaval.com)

### **Seminarios de Historia Marítima, 2013-2014. King's College London (Gran Bretaña)**

Organizados por la Comisión Británica de Historia Marítima, con la colaboración de la Society for Nautical Research, la Maritime Information Association, el Lloyd's Register y el King's College London, presentamos a nuestros lectores el programa de Seminarios de Historia Marítima previsto para el periodo 2013-2014, que abarca del 10 de octubre de 2013 al 29 de mayo de 2014 y cuyas sesiones, en horario de tarde, se desarrollarán en el Michael Howard Center de Historia de la Guerra, radicado en el mismo King's College London.

La dirección de la REVISTA, consciente del retraso con que ofrece esta noticia a sus lectores, les recuerda que con su inserción en estas páginas no se busca tanto fomentar la asistencia a los seminarios como dar a conocer las temáticas tratadas y los autores intervinientes. El carácter trimestral de esta publicación periódica nos dificulta enormemente adelantarnos a este género de acontecimientos, por cuanto, en muchos casos, los programas no están a punto en el momento de enviar a la imprenta los originales. Agradecemos a nuestro amigo y colaborador Carlos Alfaro el auxilio prestado en este caso.

Con objeto de evitar posibles errores de traducción, y contando con que nuestros lectores no tendrán dificultades con ella, damos la programación en el inglés original.

*10 de octubre de 2013*

«When is a navy not a navy? Problems in Britain's Colonial Naval Experience», por Ian Stafford, historiador y constitucionalista.

*24 de octubre de 2013*

«The Wardroom: A Social History of the Royal Navy, 1775-1815», por Evan Wilson, de la Universidad de Oxford.

*7 de noviembre de 2013*

«Madness— Manacles or Moral Management? Treating insanity at Haslar Naval Lunatic Asylum», por Jane Bowden-Dan, historiadora.

*21 de noviembre de 2013*

«Boom, collapse and life after near-death: Norwegian shipping after 1960», por Stig Tenhold, de la Norwegian School of Economics, Bergen.

*5 de diciembre de 2013*

«British and German Battleships and Battlecruisers from 1906 to 1945: An Analysis of their Design and Performance in Action in Both World Wars», por Ian Taylor, ingeniero, miembro de la Institution of Mechanical Engineers y de la Royal Institution of Naval Architects.

*9 de enero de 2014*

«Foreign Perceptions of British Naval Supremacy in the Nineteenth Century», por Carlos Alfaro Zaforteza, del King's College London.

*23 de enero de 2014*

«Marine Insurance Fraud in the early 1920's», por John Cook, librero náutico jubilado.

*6 de febrero de 2014*

«The Royal Navy and the Laws of War: the 1899 and 1907 Peace Conferences», por Alan M. Anderson, del King's College London.



*JOSÉ ANTONIO OCAMPO*

*20 de febrero de 2014*

«Reconstructing the British Mercantile Marine, 1838-1913», por Richard Haines, de la Universidad de Swansea.

*6 de marzo de 2014*

«"I hope to have a good passage"—the business letter book of Cardiff tramp master Daniel Jenkins, 1902-1911», por David Jenkins, del National Waterfront Museum, de Swansea.

*1 de mayo de 2014*

«Commerce, Communities and Networks: Britain and the Atlantic World, 1603-1763», por Siobahn Tolbot, de la Universidad de Manchester.

*15 de mayo de 2014*

«Jack Tar Ashore: Sailor and civilian relations in Naval Towns c. 1820 to 1914», por Brad Beaven, de la Universidad de Portsmouth.

*29 de mayo de 2014*

«Health and British Sailors in the Caribbean during the French Revolutionary Wars, 1793-1802», por Cori Covertito, de la Universidad de Exeter.

Los interesados en ampliar la información habrán de dirigirse a

Alan James, war studies,  
KCL, WC2R 2LS  
C/e: alan.2.james@kcl.ac.uk  
Richard Gorski, Universidad of Hull, HUG 7RX  
C/e: r.c.gorski@hull.ac.uk

# DOCUMENTO

## **Medidas de los galeones *Santa Ana* y *Nuestra Señora de la Almudena*, transcritas en junio y julio de 1668, respectivamente**

El manuscrito que presentamos hoy a nuestros lectores recoge los datos resultantes de la medición, a efectos de su arqueo, de sendos galeones fabricados en Guipúzcoa.

Conviene recordar que las mediciones de estos buques se efectúan en una época de crisis aguda del transporte de las manufacturas cántabras y vascas a los territorios de ultramar. Para determinar el arqueo de los galeones se aplicaron las ordenanzas de construcción naval y arqueo de buques de 1613, que sustituyeron a las de 1607 y que, a su vez, precedieron a las de 1618 para los buques de la Carrera de Indias. Con la modificación de las ordenanzas de construcción se pretendía, entre otros objetivos, aumentar el espacio de carga para las mercancías.

Como nuestra intención se limita a dar a conocer el documento, aunque este contiene los datos resultantes del arqueo de 11 buques —entre ellos, *Nuestra Señora del Rosario* y *Santo Domingo*, *San Vicente Ferrer*, *San Felipe*, *Nuestra Señora del Buen Suceso*, *San Francisco de Padua* (sic), *Santa Catalina*, *La Candelaria*, *Nuestra Señora de las Mercedes* y *San José*, *Nuestra Señora de Fuensanta* y *el Santo Cristo*—, hemos seleccionado los folios que recogen las medidas de únicamente dos de ellos —los galeones *Santa Ana* y *Nuestra Señora de la Almudena*—, a modo de muestra representativa.

En las páginas posteriores a las que contienen la reproducción de los documentos originales, el lector encontrará la transcripción del texto al español actual, que se ha realizado observando las pertinentes reglas.

(Archivo del Museo Naval de la Armada, Madrid. Manuscrito Vargas Ponce, núm. 75 bis, doc. 12, ff. 50-58)



56

Galeon Santa Ana Cap<sup>na</sup> que se le tomaron las medidas En el puerto del pasaje  
 en Veinte y siete de Junio de 1668

- Demanga diez y nueve codos y tres cuartos — — — — — y  $\frac{7}{8}$
- De plan diez codos y tres cuartos — — — — — mas  $\frac{1}{2}$
- De puntal nueve codos — — — — —
- Dequilla limpia de cordillo aco d'illo cinco y siete codos
- De esloia setenta codos y medio — — — — —
- De quadra de proa diez y nueve codos y once diez y ocho abos
- De Nadel de proa siete codos y medio — — — — —
- De Nadel de popa seis codos y cinco doz abos — — — — —
- De fugo treze codos — — — — —
- Lomas ancho de barco de la Cubierta en tres codos y medio
- De Nadel en proa seis codos y cinco tercios — — — — —
- De Nadel en popa dos codos y medio — — — — —
- De Astilla muerta dos tercios de codo — — — — —
- De foba en proa tres codos y nueve diez y seis abos
- De foba en popa un codo — — — — —

De la quantidad de un quinquillo Corral diez dimens, y partes principales  
 como lo diu por la Ordenança del año de 1611 y treze tiene de lauida y bu  
 que nouen<sup>tos</sup>, y treinta y quatro toneladas =  $\frac{can}{Capp}$  934 toneladas

Galeon rixal Senora de la Almudena  
 Al<sup>ta</sup> que se le tomaron las medidas  
 en los Attileros de Vnabillenonce  
 de Julio 1668

- Demanga diez y ocho codos y siete cuartos — — — — —
- De plan diez codos y treinta y un ochey quatro abos
- De puntal ocho codos y ochenta y tres y seis abos
- Dequilla limpia de cordillo aco d'illo cinco y tres codos  
 y treinta y cinco quarenta y dos abos
- De esloia setenta y siete codos y seis septims



De quatra depoa diez y nueve cordos —  
De quadaa depopa diez y seis cordos y tres y nuebe quadras  
de ciento y ocho abos —

De Nedel depoa siete cordos y ocho quinze a bo st

De Nedel depopa seis cordos y medio —

Lomas ancho de uaxo della Cabriata mudo y tres  
veinte y ocho abos —

De fugo trece cordos —

De Nasel depopa seis cordos y dos tercios —

De Nasel depopa dos cordos y medio

De cartilla mueta dos tercios es catos

De fobu depoa cinco y medio

De foba en papa tres cordos

De ha laq<sup>o</sup> de la Alqueama con las diez dimensiones Cabida y Buque ocho  
cienta y veinte y dos toneladas y cinco octavas de mar = Alms = 800 tton =

## Transcripción

Galeón *Santa Ana* Capitana [a la] que se le tomaron las medidas en el puerto del Pasaje en veintisiete de junio de 1668.

De manga diecinueve codos y tres cuartos  
 De plan diez codos y tres cuartos  
 De puntal nueve codos  
 De quilla limpia, de codillo a codillo, veintisiete codos  
 De eslora setenta codos y medio  
 De cuadra de proa diecinueve codos y once dieciochoavos  
 De redel de proa siete codos y medio  
 De redel de popa seis codos y cinco doceavos  
 De yugo trece codos  
 Lo más ancho debajo de la cubierta en un codo y medio  
 De rasel en popa seis codos y cinco sesmos  
 De rasel en proa dos codos y medio  
 De astilla muerta dos tercios de codo  
 De joba en proa un codo y nueve dieciseisavos  
 De joba en popa un codo.

Hecha la cuenta de su arqueamiento con las diez dimensiones y partes principales como lo dispone la Ordenanza del año [...], y trece tiene de cabida y buque novecientos treinta y cuatro toneladas. Capitana=934 toneladas.

Galeón *Nuestra Señora de la Almudena* Almiranta [a la] que se le tomaron las medidas en los Astilleros de Usurbil en once de julio [de] 1668.

De manga dieciocho codos y siete octavos  
 De plan diez codos y treinta y un ochenta y cuatroavos  
 De puntal ocho codos y ochenta y un ciento veinte y seisavos  
 De quilla limpia, de codillo a codillo, cincuenta y tres codos y veinticinco cuarenta y dosavos  
 De eslora sesenta y siete codos y seis séptimos.



*DOCUMENTOS*

De cuadra de proa diecinueve codos

De cuadra de popa dieciséis codos y treinta y nueve cuabras de ciento y ochoavos

De redel de proa siete codos y ocho quinceavos

De redel de popa seis codos y medio

Lo más ancho debajo de la cubierta un codo y trece veintiochoavos

De yugo trece codos

De rasel de popa seis codos y dos tercios

De rasel de proa dos codos y medio

De astilla muerta dos tercios escasos

De joba de proa codo y medio

De joba en popa un codo

Hecha la cuenta de su arqueamiento con las diez dimensiones cabida y buque ochocientos veintidós toneladas y cinco octavos de otras = Almiranta = 822 ton.

## RECENSIONES

O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: *El litigio por el pecio de la fragata Mercedes. Razones históricas de España*. Real Academia de la Historia (serie Estudios), 2013, 168 pp., apéndices documentales, ilustraciones en color. ISBN 978-84-15069-54-6.

La noticia, conocida hace unos años, de que la mas importante empresa mundial cazatesoros submarinos, Odyssey Marine Exploración Inc, había obtenido un cuantioso botín de monedas procedentes de un buque español —la cual se negaba, con toda clase de subterfugios, a dar explicaciones sobre la localización del pecio de cuyo valioso contenido se había apoderado—, conmovió a muy diferentes sectores de la opinión pública. Para el hombre de la calle se trataba de un latrocinio más entre los muchos sufridos por nuestra patria; para el estudioso interesado por la historia naval de España, el hecho noticioso evocaba además una vieja vindicación histórica: reparar, como es de justicia, la agresión que unos buques de guerra ingleses, el 5 de octubre de 1804, perpetraron contra unas fragatas españolas, en aguas cercanas al cabo de Santa María, sin que mediara declaración de guerra entre ambos países.

Tras un largo proceso emprendido por el gobierno español para recuperar los caudales de la *Mercedes*, de los que Odyssey se había apropiado con argumentos insostenibles para la propia justicia norteamericana, el tesoro volvió a España y los españoles han podido expresar su satisfacción visitando y admirando la exposición sobre el tesoro del pecio de que pudo disfrutarse durante un tiempo en el Museo Nacional de Arqueología Subacuática, sito en Cartagena.

Sobre este memorable hecho, que va desde la voladura de la *Mercedes* hasta la sentencia de los tribunales norteamericanos, el prestigioso académico de la Real de la Historia Hugo O'Donnell y Duque de Estrada —con el patrocinio de la institución a la que pertenece, que tan en cuenta tiene el valor del patrimonio histórico y arqueológico patrio— ha realizado un estudio admirable aunando hechos históricos y criterios jurídicos en perfecta sinergia, exponiendo hechos, analizando situaciones e interpretando con claridad y acierto aspectos de muy difícil evaluación. Admirable y decisivo trabajo —repito— que une a su riqueza conceptual su impecable redacción y la amenidad y buena conducción del relato, sin menoscabo del más exigente rigor histórico.

La Real Academia de la Historia, en su bien cuidada colección Estudios, ha sido factor esencial en la impresión este libro de exquisita presentación, que cuenta además con un enjundioso prólogo del director de la institución y una introducción aclaratoria que firma el académico anticuario, valores añadidos que autentifican la calidad y acierto de una profunda investigación que, desde el marco histórico hasta el campo jurídico, marca una impronta difícil-

## RECENSIONES

mente superable. O, dicho de una manera más sencilla: un libro para saber, aprender y disfrutar.

DÍAZ DEL RÍO, Ángel: *La Leyenda Negra. ¿Qué hizo España por Europa?* Sekotia (Biblioteca de Historia), Madrid, 2013, 230 pp., cartografía.

El contralmirante Ángel Díaz del Río, que ha realizado importantes incursiones en el campo de la Historia, nos ofrece un nuevo título, *La Leyenda Negra*, en directa y acertada referencia a esa corriente de opinión antiespañola que, fruto de la insidia o el rencor, pergeñó un infamatorio memorial de lucubrados agravios, tendentes a desacreditar y deshonar la acción colonizadora de España en América y a denigrar el trasvase cultural y benéfico que tal acción comportaba.

Para rebatir tan malintencionadas interpretaciones, el autor no solo relata hechos concretos con autoridad y solvencia, sino que aborda el asunto desde una amplia perspectiva histórica que parte del Descubrimiento, continúa en la expansión que habrá de propiciar el desarrollo del imperio español, contempla las guerras de conquista y religión, fija la posición española en la Europa medieval y, en último término, analiza directamente el tema del que toma el subtítulo, ¿qué hizo España por Europa?, que fue naturalmente mucho más de lo que Europa en su conjunto hizo por España. Elabora un catálogo de responsables —resentidos o traidores— de este infundio denigratorio, y no le duelen prendas al encarar el particular arraigo de la Leyenda Negra en América, reflejada en la hispanofobia de Sudamérica o de Estados Unidos.

Libro útil, directo y bien documentado, de fácil lectura y que sin atosigamiento ni agobios eruditos proporciona al lector, técnico o profano, los elementos de juicio necesarios para valorar el alcance de la tan estimable como meritoria obra colonizadora de España en América.

CANALES, Carlos, y REY, Miguel del: *De madera y acero. El resurgir de la Armada española*. EDAF, Madrid, 2013, 304 pp., gráficos e ilustraciones a todo color.

Para cualquier libro, antes de que su lectura nos haga forjar sobre él un veredicto, es un valor añadido que nos predispone en su favor *que entre por los ojos*, es decir que se haya cuidado su edición, que la impresión sea excelente, espléndidas sus ilustraciones, atractiva su portada... Si a todo ello se une, como es el caso, la calidad y solvencia de su texto, que conjuga amenidad y erudición en acertada simbiosis, tal suma de se convertirá en pasavante inmediato para una cálida acogida.

La editorial EDAF, en su colección Clío (Crónica de la Historia), viene ofreciendo una serie de títulos, suscritos por unos autores de estilo muy personal, que conforman un conjunto imprescindible para un mayor y mejor cono-

cimiento de la historia española en sus facetas política y militar. Estilo directo y definido, titulación sugestiva y un espléndido bagaje ilustrativo y cartográfico son las credenciales de esta lograda apuesta editorial.

En la estela de estas singladuras tan admirablemente trazadas, y como cierre de una trilogía básica sobre la Armada española, Carlos Canales y Miguel del Rey, en este nuevo título, hacen un pormenorizado análisis de conjunto, y con esa impronta personal que los caracteriza, de la problemática naval del siglo XIX, con sus luces y sus sombras, sin evasiones ni subterfugios, y con aportaciones colaterales que ilustran y enriquecen aún más su contenido.

Si el contexto del siglo XIX sigue siendo aún para muchos un gran desconocido, no cabe duda de que esta importante aportación del binomio Canales-Del Rey, con la desenfadada originalidad de su planteamiento y su acertada interpretación, lo hará más cercano, aparte de enriquecer y prestigiar a la colección que la acoge, a la que difícilmente se encontrará parangón en el panorama editorial español.

MAESTRO, Manuel: *La mar en sesión continua. El cine del mar*. Círculo Letras del Mar, Madrid, 2013, 320 pp., ilustraciones y carteles a todo color.

El extraordinario polifacetismo cultural, erudito y humano y las altas calidades narrativas de Manuel Maestro anticipan solvencia y autenticidad en cualquier nuevo título suscrito por él que vea la luz. No es de extrañar, por tanto, que de inmediato se establezca una sinergia autor/lector en cada nueva entrega, cuyas reseñas bien podrían titularse «la maestría de Maestro».

Aún recientes su fabuloso *Atlas cronológico de la historia y cultura marítima* y su brillante estudio *El escribano de San Martín*, irrumpe con la fuerza arrolladora del mejor *western* oceánico *La mar en sesión continua*, título que encabeza un asombroso y bien trazado estudio de lo que ha significado el mar para el cine, o lo que el cine ha logrado extraer de la mar. La reseñas de este repaso a la «filmografía del mar», breve pero convincente, vienen por añadidura ilustradas con carteles publicitarios de películas de todo tiempo «con mar de fondo», lujosamente reproducidos a todo color y cuya belleza pone un refrescante contrapunto a la sobriedad de la reseña filmográfica a la que acompañan.

Se trata por tanto de un libro indispensable para el amante del cine en cualquiera de sus facetas, pero también para el que lleva el mar como estandarte de profesión o fe, oportunísimo y digno de tener muy a la vista en esta época en que la televisión e internet parecen hacer languidecer a la gran pantalla.

Espléndidamente editado y de fácil lectura para todos, estoy convencido de que esta inestimable aportación al cine «marinero» conocerá felices singladuras en su travesía por el mercado editorial.

J.C.P.

# A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

Con objeto de facilitar la labor de la Redacción, se ruega a nuestros colaboradores que se ajusten a las siguientes líneas de orientación en la presentación de sus artículos:

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Juan de Mena, 1, 1.º 28071 Madrid, España.

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas 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](mailto: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

- Evítase el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, 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 alfabeticará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:
  - Archivo, biblioteca o Institución.
  - Sección o fondo.
  - Signatura.
  - Tipología documental.
  - Lugar y fecha.



SECRETARÍA  
GENERAL  
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL  
DE PUBLICACIONES  
Y PATRIMONIO CULTURAL

