

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 124

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXII

2014

Núm. 124



CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* José Antonio González Carrión, contralmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* Juan Pablo Estrada Madariaga, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* Jose Antonio Ocampo Aneiros
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; Antonio Contreras Fernández, capitán de navío, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; 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



<http://publicaciones.defensa.gob.es/>

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: primer trimestre de 2014.
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: 083-14-082-6 (edición en papel).
NIPO: 083-14-083-1 (edición en línea).



En esta edición se ha utilizado papel 100% reciclado libre de cloro.

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>Las medidas de la longitud realizadas por Jorge Juan y Antonio de Ulloa</i> , por Mario Ruiz Morales	9
<i>Matagorda: baluarte gaditano</i> , por Gerardo Manuel López García..	31
<i>El crucero Canarias y la tentativa de salvamento de los naufragos del acorazado alemán Bismarck (mayo de 1941)</i> , por José Ignacio González-Aller Hierro	57
<i>El Parte Oficial de la Vigía de Cádiz, un valor estimable</i> , por Francisco Font Betanzos	77
<i>El teniente general de la Armada don José Primo de Rivera y su actuación en el Río de la Plata</i> , por Alejandro N. Bertocchi Morán	99
La historia marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo	127
La Historia vivida: <i>El estrecho de San Bernardino, puerta del Pacífico</i> Noticias generales	
Documento: <i>Vista del puerto de La Habana (1815)</i>	137
Recensiones	143

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Mario Ruiz Morales es perito topógrafo, ingeniero en Geodesia y Cartografía, licenciado y doctor en Ciencias Exactas e ingeniero geógrafo del Estado. Durante más de veinticinco años fue director del Instituto Geográfico en Andalucía Oriental, y en la actualidad representa en Granada al Centro Nacional de Información Geográfica. Es profesor asociado de la Universidad de Granada, en la que imparte clases de Astronomía, Geodesia y Cartografía, y autor de numerosos libros y artículos sobre geografía matemática, su principal línea de investigación. Fue premio Nacional de Fin de Carrera. Es miembro de la Real Sociedad Geográfica y de la Orden Civil de Alfonso X el Sabio.

Gerardo Manuel López García es doctor en Ingeniería Naval y catedrático (jubilado) de Construcción Naval. Miembro del Comité Español del Germanischer Lloyd de Hamburgo, presidente del Comité de I+D de la Sociedad de Clasificación de Buques de España, vicepresidente de Asesoría Naval, S.A. y consejero de Sertosa, Box Marine S.A. y Alvimar, S.A. Pertenece a la Asociación de Amigos del Museo Naval y se halla en posesión de la Tarjeta Nacional de Investigador, expedida por el Ministerio de Defensa. Ha trabajado como ingeniero durante diecinueve años en el astillero de Matagorda (Cádiz), así como en otros en, La Coruña, Gijón, Ceuta, Buenos Aires y El Callao. Es autor de los libros *Estructura del buque. Tecnología y cálculo*, *Proyecto Solang. Soldadura automática de uniones en ángulo* y *La trastienda de Trafalgar. El teniente general José Justo Salcedo*, y una firma habitual en publicaciones periódicas como *Ingeniería Naval* y REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

José I. González-Aller Hierro es contralmirante especialista en Submarinos, Artillería y Tiro Naval y diplomado en Guerra Naval. Exdirector del Instituto de Historia y Cultura Naval y del Museo Naval y activo articulista y conferenciante, ha publicado numerosas obras relativas a temas navales, de las que citaremos aquí: *El buque en la Armada española* (1981, en colaboración con otros autores), *Submarinos republicanos en la guerra civil española* (1982, en colaboración con G. Martín Granizo), *La batalla del Mar Océano, 1568-1604* (obra colectiva publicada por entregas entre 1988 y 1993), *Catálogo-guía del Museo Naval de Madrid* (3 vols., 1996-2001) y *España en la mar: una historia milenaria*. Su importante trabajo *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental* (Madrid, 2000) fue Premio Virgen del Carmen 2005. Es vocal de varias instituciones vinculadas al ámbito naval y está en posesión de numerosas condecoraciones españolas y extranjeras, entre ellas la Gran Cruz de Alfonso X el Sabio. José I. González-Aller Hierro es asimismo flamante premio Santa Cruz de Marcenado 2013.

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

Alejandro Nelson Bertocchi Morán es profesor de historia militar y naval egresado del IMES. Miembro de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial y de la comisión editorial de la *Revista Naval*, es autor de ocho libros de temática naval y de más de un centenar de artículos publicados en medios especializados de Uruguay y el exterior. Colaborador de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL desde 1985, participó como invitado en el XII Viaje de Instrucción del velero escuela *Capitán Miranda*, dentro de los eventos del 500.º aniversario del descubrimiento de América.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado, y como militar ha ocupado destinos en mar y tierra. Especialista en instalaciones de vapor con la tesis «Turbinas de vapor de alta presión» (1964), ha sido profesor en la ENM, coadjutor de su jefe de estudios (1964-1969) y jefe de los servicios de máquinas de la Zona Marítima del Mediterráneo (1978), así como director del Servicio de Publicaciones de la Armada y de la Editorial Naval (1986-1994). Diplomado en formación de profesores (1965), Logística (1993) y Genealogía y Heráldica (1990), es autor de varias monografías para alumnos de la ENM y de *De correcciones y correctores* (2000), suplemento de la *Revista de Historia Naval*, de la que es redactor jefe desde 1994. Es colaborador de la *Revista General de Marina* — de la que es premio Roger de Lauria con el artículo «E Pluribus Unum. Antología de un epistolario inevitable» (1975)— y lo fue también del barcelonés *Noticiero Universal*. A él se debe *Proa, Revista Radiofónica del Mar* (Radio Mallorca, 1960) y es de destacar su intervención en «De la vela al vapor», episodio quinto de la serie *Océanos, hombres, mares*, emitida por el canal público autonómico Televisión de Galicia. José Antonio Ocampo es en la actualidad consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

EMPEZAMOS un año más en régimen de avante toda, surcando mares editoriales que siguen azotados por vientos de gran intensidad y que ponen a prueba la resistencia de máquinas y personas; estas, sin embargo, fieles a su compromiso, siguen apagando velas, acompañadas de nuestros lectores, hacia el que será vigésimo quinto aniversario de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

En este número, como es usual, combinamos temas y escenarios diversos. Dos de sus trabajos —dedicados, respectivamente, a las mediciones complementarias que Jorge Juan y Antonio de Ulloa efectuaron en el curso de su participación en la expedición para medir el arco del meridiano, y a las vicisitudes de José Primo de Rivera, teniente general de la Real Armada, en la crisis que remató con la emancipación del Río de la Plata— nos trasladarán al antiguo virreinato del Perú, en tanto que, en territorio peninsular, la relevancia de la fortaleza de Matagorda en varios episodios sobresalientes de nuestra historia nos conducirá hasta Cádiz, ciudad en la que también se editó el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, diario cuyos fondos constituyen un tesoro hemerográfico para el estudioso de la historia naval y de cuya casi bisecular trayectoria se ocupa asimismo este número de la REVISTA.

Por último, la actuación del *Canarias* en rescate de los naufragos del acorazado alemán *Bismarck* —cuyo hundimiento constituye un conmovedor episodio dentro de la segunda guerra mundial—, que nos narra José Ignacio González-Aller Hierro, evidencia que la participación de las fuerzas armadas españolas en misiones humanitarias, labor que tanto prestigio les ha procurado en nuestros días, no es algo nuevo bajo el sol y que la Armada siempre ha estado pronta para atender la llamada de quien reclamara su auxilio.

Las secciones fijas habituales completan este número 124 que, no tenemos duda, alcanzará el objetivo señalado de enriquecer el acervo historiográfico naval. Así lo esperamos, y para eso, con toda nuestra ilusión, trabajamos.



El navío *Ntra. Sra. del Pilar de Zaragoza* en el tornaviaje de 1743.

LAS MEDIDAS DE LA LONGITUD REALIZADAS POR JORGE JUAN Y ANTONIO DE ULLOA

Mario RUIZ MORALES
Universidad de Granada

CUANDO, en 1735, el astrónomo francés Louis Godin (1704-1760) presentó a la Academia de Ciencias su proyecto para medir grados de meridiano en zonas ecuatoriales, no podía suponer que sus colaboradores más leales iban a ser dos jóvenes guardiamarinas españoles: Jorge Juan (1713-1773) y Antonio de Ulloa (1716-1795), cuya inexperiencia astronómica y geodésica —disciplinas en las que, pese a todo, habían recibido una rigurosa formación— pronto quedó superada por su celo y profesionalidad. Hasta tal punto es cierta la afirmación anterior que su participación en la expedición científica americana resultó decisiva para el éxito de esta, como reconocieron luego todos sus integrantes y corroboraron indefectiblemente las instituciones más prestigiosas de su tiempo. Y así, Jorge Juan llegó a ser miembro de la referida Academia, así como de sus homólogas de Berlín y Londres (Royal Society of London), y Antonio de Ulloa no le anduvo a la zaga, puesto que fue admitido por la Academia de Ciencias de París, por las de Copenhague y Estocolmo y por la misma Royal Society.

La relación científica de Jorge Juan y de Antonio de Ulloa con Godin acabó transformándose en una sincera amistad presidida por el respeto mutuo, lo que propició el traslado del francés a España una vez finalizadas las operaciones científicas del virreinato del Perú. Previo paso por París, Godin se trasladó a Madrid en 1752 para hacerse cargo de la dirección de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, un puesto para el que había sido recomendado por el también marino marqués de la Ensenada, el cual atendió las sugerencias al respecto de Jorge Juan y de Antonio de Ulloa, transformados ya en astrónomos y geodestas muy meritorios. Aunque solo sea a título de curiosidad, no viene mal recordar que Antonio de Ulloa fue el encargado de entregarle personalmente el despacho correspondiente «a dos leguas de la corte», un lugar al que se desplazó expresamente para recibirlo, siguiendo las órdenes del ministro (1).

(1) ESPINOSA DE TELLO, José: *Memorias sobre las Observaciones Astronómicas hechas por los navegantes españoles en distintos lugares del globo, las cuales han servido de fundamento para la formación de cartas de marear publicadas por la Dirección de Trabajos Hidrográficos de Madrid*, 1809, p. 16, nota.



Observatorio de la Armada en San Fernando y una reconstrucción virtual del castillo de la Villa (Cádiz), desde cuya torre mayor se efectuaron las primeras observaciones astronómicas.

En 1753, Godin pasó a responsabilizarse asimismo del Real Observatorio de Cádiz (2), al que dirigiría con acierto hasta el final de sus días.

También parece procedente recordar que, durante los siete años de estancia en el virreinato del Perú (1736-1743), no solo se efectuaron las observaciones astronómicas y geodésicas propias de las mediciones de grado, sino que se compatibilizaron con otras de gran interés: gravimétricas, barométricas, meteorológicas, etc. Jorge Juan y Antonio de Ulloa dieron cuenta de todas ellas en una celebrada obra: *Observaciones Astronómicas y Físicas, hechas de orden de S. Mag. en los Reinos del Perú por D. Jorge Juan, Comendador de Aliaga en el Orden de S. Juan, Socio Correspondiente de la R. Academia de las Ciencias de París, y D. Antonio de Ulloa, de la R. Sociedad de Londres, ambos Capitanes de Fragata* (3) *de la R. Armada, de las cuales se deduce la Figura, y Magnitud de la Tierra y se aplica a la Navegación* (Madrid, 1748).

Con este artículo trato, precisamente, de reivindicar la importancia geográfica de alguno de esos trabajos, que se podrían considerar complementarios de las mediciones de grado. Me refiero, en concreto, a las determinaciones de diferencias de longitud que efectuaron en paralelo a sus trabajos geodésicos más conocidos. El resumen de esas operaciones tan singulares figura con detalle en el libro III de la obra antes citada (pp. 65-88) con el título genérico de

(2) La primera instalación del observatorio más meridional de Europa —cuya dirección permanecería orgánicamente unida a la de la Academia hasta 1804— fue la torre del homenaje del castillo de la Villa, hoy desaparecido y que se localizaba en el núcleo medieval de Cádiz, conocido como barrio del Pópulo.

(3) Recuérdese que Jorge Juan y Antonio de Ulloa fueron ascendidos, sin transición, de guardiamarinas a tenientes de navío, sin pasar por los tres empleos intermedios de alférez de fragata, alférez de navío y teniente de fragata. Con este ascenso fulminante, el rey pretendía situar a los españoles a un nivel más acorde con el de los sabios franceses de la expedición americana.



Bustos de Jorge Juan y Antonio de Ulloa en el Monumento a la Mitad del Mundo (Ecuador).

«De las Observaciones de Longitud», estructurado en los cuatro capítulos siguientes: «De las Observaciones de las Inmersiones y Emersiones de los Satélites de Júpiter» (cap. I), «Observaciones de los Eclipses de Luna» (cap. II), «Deducción de la Longitud de los Lugares por las Observaciones antecedentes» (cap. III) y «Corrección que se debe hacer al Mediodía, hallado por las alturas correspondientes» (cap. IV)

El propio Jorge Juan, redactor de las *Observaciones Astronómicas y Físicas*, se encargó de resaltar la importancia de la cuestión de la longitud (4), «de las más esenciales a la Geografía y Navegación», cuya determinación les había sido especialmente asignada por la Corona —«de que S.M. nos hizo también particular encargo en nuestro viaje al Perú», escribió tan ilustre marino—. Aunque Jorge Juan aún menciona la posibilidad de calcular las diferencias de longitudes por procedimientos ajenos a la medida del tiempo, reconocía de inmediato que la metodología más recomendable era hallarlas como incremento de las horas locales en que se observa simultáneamente un cierto suceso astronómico de carácter instantáneo. Para él, los fenómenos que mejor se prestaban para solucionar ese problema secular eran los eclipses, tanto los

(4) La relevancia de «echar el punto» es evidente si se piensa en la imposibilidad de localizar sin ambigüedad un determinado objetivo, tanto con fines esencialmente operativos como con otros mucho más prosaicos. De hecho, Jorge Juan llegó a escribir: «La ignorancia de lo cual ha hecho, y hace todos los días perder miserablemente gran número de personas, y de tesoros».

de luna como los asociados a los satélites de Júpiter, que había descubierto Galileo Galilei (1564-1642) (5). Tan convencidos estaban de ello Juan y Ulloa que los únicos fenómenos que observaron fueron los señalados, a tenor del contenido de los capítulos antes citados.

Antes de referirse a las observaciones propiamente dichas, en la introducción del primer capítulo justificaba Jorge Juan que la diferencia de longitudes era idéntica a la de las horas locales (6). Siendo loable su afán didáctico, no dejaba de pedir disculpas a posibles lectores suspicaces cuando afirmaba: «Todo lo cual es bien sabido de los inteligentes, y esta corta explicación solo sirve para los que no estuviesen tan versados en el asunto». Continúa después diciendo que la operación consta de dos partes: la toma de hora y la observación telescópica del instante astronómico elegido, señalando la necesidad de contar al efecto con dos operadores, uno «que cuente los segundos, que van pasando con el péndulo», y otro «que observe con el Telescopio». Mención aparte merece su advertencia del cuidado con que han de anotarse las lecturas, «pues un solo minuto de diferencia de tiempo, produce un yerro de cinco leguas en Longitud».

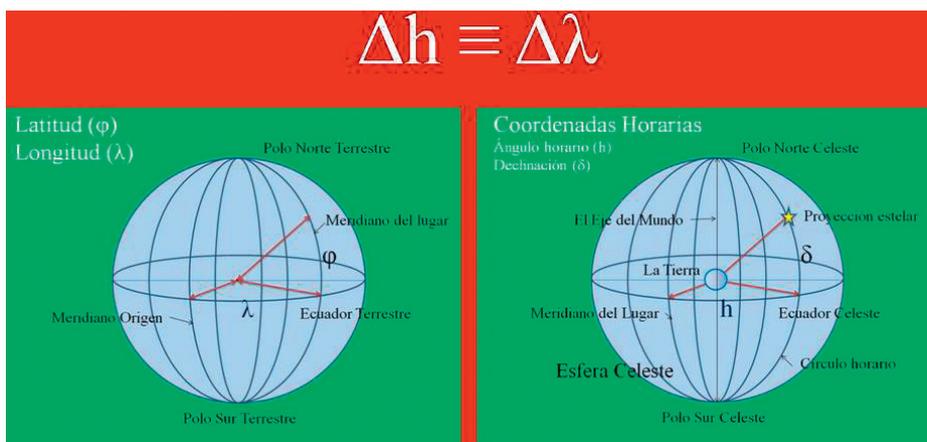
Jorge Juan advierte poco después de que explicará pormenorizadamente una sola de las observaciones, a título de ejemplo y para evitar ser tan repetitivo. Estas fueron sus palabras: «Pero pareciéndome, que servirá más de confusión, que de utilidad el repetir lo mismo varias veces, creo será mejor, explicar por extenso una de las observaciones, que hicimos, con todas las atenciones, precauciones, y reparos, que tuvimos en ella; pues siendo para las demás los mismos, se deberán suponer guardados en todas las otras: y así en ellas solo pondré su resulta, que es lo más importante».

La primera observación del relato se llevó a cabo en Lima el 6 de marzo de 1741, siendo los operadores Jorge Juan y Antonio de Ulloa. El instrumento astronómico que emplearon fue su cuarto de círculo, con el que midieron las alturas sobre el horizonte de los dos bordes (superior e inferior) del disco solar. En este primer capítulo se incluyó una tabla similar a la adjunta, en la que se indicaron las alturas y las horas (matutinas y vespertinas) en que fueron observados. La verdadera pretensión de ambos operadores no era otra que la obtención de la hora de la culminación superior del sol, por medio de sus alturas correspondientes (7). Sin embargo, Jorge Juan puntualizó de inmediato que el fenómeno astronómico no era rigurosamente simétrico, a causa de la

(5) El mismo Galileo había defendido la posibilidad de observar las ocultaciones de los satélites de Júpiter (estrellas mediceas) como el medio ideal para calcular la diferencia de la longitud geográfica entre dos lugares dados. Incluso ideó el *celatone*, un instrumento con el que realizar las observaciones pertinentes.

(6) Hay que tener presente que la hora astronómica se mide a partir del meridiano del lugar (el círculo horario del cenit), de modo que la diferencia de tales horas coincidirá con la medida del diedro formado por los dos meridianos involucrados, es decir, con la diferencia de longitudes geográficas.

(7) La explicación que dio Jorge Juan del fenómeno fue sumamente didáctica: «Es bien sabido, que desde que sale el Sol de una cierta altura por la mañana hasta que llega al Meridia-



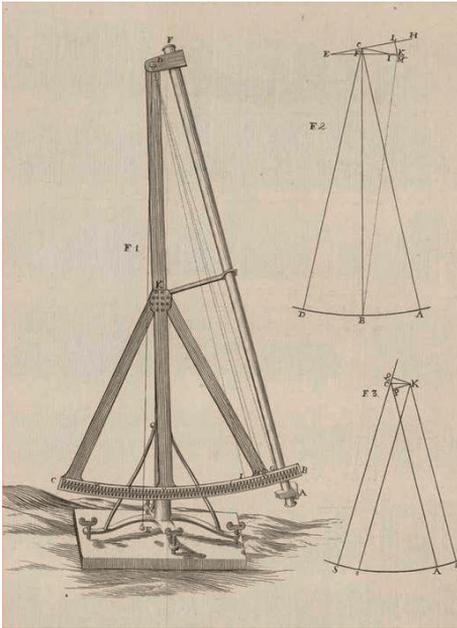
Coincidencia entre la diferencia de longitudes y la diferencia de ángulos horarios (horas locales).

variación diaria de la declinación solar. Al cálculo de la consiguiente corrección dedicaría el capítulo IV de este libro.

<i>Bordes del limbo solar</i>	<i>Hora matutina</i>	<i>Altura</i>	<i>Hora vespertina</i>
Superior	8 h 24 min 05 s	37°	3 h 32 min 39 s
Inferior	8 26 17		3 30 27
Superior	8 28 12	38°	3 28 33
Inferior	8 30 25		3 26 20
Superior	8 32 17	39°	3 24 27
Inferior	8 34 30		3 22 15

Con los datos de la tabla a la vista, son inmediatas las horas de la culminación superior del sol. Solo habría que sumar a la mitad de la diferencia de las horas correspondientes la hora matutina respectiva. Jorge Juan llega así, para el primer par, a las 11 h 58 min 22 s, añadiendo «con esto se ve que una sola altura tomada por la mañana, y su correspondiente tomada por la tarde, son suficientes (...) pero sin embargo tomábamos varias, para que cotejadas sus resultados, se mostrase el yerro, si se había ocasionado alguno en las observaciones». Procediendo de igual modo con el resto, obtuvo seis horas para el paso

no, se pasa el mismo tiempo (salvo una cierta corrección, que se explicará después) que desde que sale del Meridiano, hasta que obtiene la misma altura por la tarde: luego en las observaciones antecedentes, dividiendo la diferencia de tiempo de las horas notadas por la mañana, a las notadas por la tarde en dos partes iguales, y agregando la una mitad a las horas de la mañana, se obtendrá la hora, en que llegará el centro del Sol al meridiano, o el punto de las doce».



Sector astronómico empleado por Jorge Juan y Antonio de Ulloa en las observaciones americanas. Grabado del libro *Observaciones Astronómicas Físicas*.

por el meridiano superior que no diferían en más de medio segundo, una exactitud acorde con los medios empleados y que le permitió hallar la media aritmética de todos ellos, 11 h 58 min 22.25 s. La meticulosidad de Jorge Juan se manifiesta de inmediato cuando indica que es necesario corregir el resultado por el hecho de que la declinación matutina del sol no coincide con la vespertina. Como en el capítulo IV ya había calculado la correspondiente corrección aditiva, que había cifrado en torno a los 2.67 s, fijó la culminación superior del sol para ese día a las 11 h 58 min 25 s.

Una semana después, el día 13, se volvieron a medir las alturas correspondientes del sol y se fijó la hora del paso por el meridiano superior de Lima a las 11 h 59 min 33 s. Al compararlo con el obtenido siete días antes, se halló un adelanto de 1 min 8 s de tiempo verdadero para ese intervalo. Dado que durante ese mismo periodo el tiempo medio se había retrasado con

relación al verdadero en 1m 57s, resultaba obvia la conclusión de ambos astrónomos: se había producido, en una semana, un adelanto de 3 min 5 s, es decir, de unos 26.3 s por día. Ese cálculo del estado del reloj obedecía a la obligatoriedad de fijar con el mayor rigor posible las horas de las ocultaciones y emersiones de los satélites de Júpiter (8).

Las observaciones comenzaron precisamente con el primero de ellos, cuya emersión se visualizó a las 11 h 38 min de la noche del día 12, es decir, 12 h 22 min antes del mediodía del siguiente día. Como durante ese periodo se había producido un adelanto sobre el tiempo medio de 13.5 s, y el correspondiente valor de la ecuación de tiempo fue de -9.25 s, la magnitud final del adelanto fijada por Jorge Juan fue de 4.25 s, un valor que, restado de la hora en que culminó el sol, da 11 h 59 min 28.75 s, cuyo complemento a las 12

(8) Los satélites galileanos de Júpiter se identificaban en la época de Galileo con los números romanos, empezando con el situado más cerca del planeta. Los nombres actuales —Io (I), Europa (II), Ganímedes (III) y Calisto (IV)— fueron propuestos por el astrónomo alemán Simón Marius (1573-1624), el cual también reivindicó su descubrimiento. Al parecer, en la consolidación de la actual denominación influyó poderosamente el decidido apoyo de Johannes Kepler (1571-1630).

horas es justamente el retraso del reloj en el instante en que se observó el satélite, 31.25 s. Puede por tanto hallarse la hora real en que se produjo la observación del referido satélite: 11 h + 38 min + 31.25 s, esto es, 11 h 38 min 31.25 s.

La siguiente observación se efectuó en la ciudad de Cartagena durante el verano de 1735. Los instrumentos empleados por Jorge Juan y Antonio de Ulloa fueron los siguientes: un anillo astronómico (9), para hallar las alturas correspondientes del sol y estudiar el estado del reloj, junto a un telescopio de 16,5 pies de rey de París de largo (10) (alrededor de 55 dm). Los datos obtenidos se reflejan en el cuadro que se reproduce a continuación:

OBSERVACIONES REALIZADAS EN CARTAGENA. AÑO DE 1735

<i>Fecha</i>	<i>Estado de la atmósfera</i>	<i>Satélite</i>	<i>Hora</i>
29 de julio	Algo crasa	I	9 h 28 min 56 s
14 de agosto	Bien limpia	I	7 47 11
18 de agosto	Muy poco crasa	II	10 30 43
21 de agosto	Bien limpia	III	8 12 19.5
	Bien limpia	I	9 45 10
15 de octubre	Algo crasa	I	6 58 33.75
22 de octubre	Algo crasa	I	8 53 23

La nueva observación que cita Jorge Juan fue la que realizó él mismo al año siguiente, junto a Godin, en la ciudad de Quito. En esta ocasión, la longitud del telescopio empleado medía 18 pies. Los datos obtenidos se reflejan en el cuadro que se reproduce a continuación:

OBSERVACIONES REALIZADAS EN CARTAGENA. AÑO DE 1735

<i>Fecha</i>	<i>Estado de la atmósfera</i>	<i>Satélite</i>	<i>Hora</i>
1 de julio	Algo crasa	III Inmersión	14 h 42 min 42 s
8 de julio	Bien limpia	I	10 04 41.25
15 de julio	Bien cargada (11)	I	11 56 28
24 de julio	Algo crasa	I	8 19 24
	Bien limpia	II	12 10 30.75
18 de agosto	Bien limpia	II. Emersión	14 16 47

(9) Jorge Juan indicó que este instrumento había pertenecido a «P. Feuillée». Se estaba refiriendo a Louis Éconches Feuillée (1660-1732), el cual unía a su condición de sacerdote de la Orden de los Mínimos la de fructífero explorador con vastos conocimientos astronómicos y geográficos.

(10) La equivalencia métrica de esta unidad de longitud no es evidente. El pie de rey antiguo medía unos 32,66 cm; sin embargo, tras la reforma del ministro Colbert, pasó a ser un poco menor, del orden de los 33,33 centímetros.

(11) Jorge Juan apunta que por esa circunstancia se le restaron 2' al dato observado.

Las observaciones continuaron en la ciudad de Cayambe (12) durante dos días de septiembre, aunque los operadores fuesen entonces Godin y Antonio de Ulloa. El cuadro observacional es este:

OBSERVACIONES REALIZADAS EN CAYAMBE. AÑO DE 1736

<i>Fecha</i>	<i>Estado de la atmósfera</i>	<i>Satélite</i>	<i>Hora</i>
17 de septiembre	Limpia	I	7 h 37 min 19.66 s
19 de septiembre	Cargada	III	0 h 33 min 54 s

La penúltima observación recogida en este libro data de 1741, realizada, como la primera, en la ciudad de Lima. Los operadores fueron Jorge Juan y Antonio de Ulloa, quienes con un telescopio de 16,5 pies observaron las emergencias de los satélites que se resumen en la tabla siguiente. La última observación de la serie fue efectuada por Jorge Juan ya de vuelta a España, por el cabo de Hornos. Así la describió: «Habiendo arribado al Guarico, o Cabo Francés, observé con el mismo telescopio la Emersión del primer satélite de Jupiter el día 29 de julio de 1745, a las 9 h 55 min 57 s». Recordaba después que las observaciones anteriores debían ser comparadas con las de otros lugares «donde hay establecidos Observatorios», para lograr conocer «con la mayor precisión las Longitudes Geográficas».

OBSERVACIONES REALIZADAS EN LIMA EN 1741

<i>Fecha</i>	<i>Estado de la atmósfera</i>	<i>Satélite</i>	<i>Hora</i>
3 de febrero	Limpia	I	7 h 30 min 7.5 s
5 de marzo	Limpia	I	9 40 59
12 de marzo	Algo crasa	I	11 38 31.25
21 de marzo	Algo crasa	I	8 4 36
28 de marzo	Algo crasa	I	10 3 36
29 de abril	Limpia	I	6 46 35

En el inicio del capítulo II recuerda Jorge Juan que la observación simultánea de los eclipses de luna (13) era otro de los procedimientos útiles para evaluar la diferencia de longitudes entre dos lugares dados, añadiendo que «tuvimos gran cuidado en observar todos los que pudimos en el discurso del Viaje». El marino, para el mejor entendimiento de su explicación, incluyó un buen mapa de la luna, en el que se localizaron numéricamente los cráteres

(12) La ciudad de Cayambe pertenece a la provincia de Pichincha (Ecuador). Debe su nombre al volcán sobre cuya ladera occidental se asienta. La ciudad es atravesada por la línea equinoccial.

(13) Esa metodología quizá sea una de las más antiguas. Baste decir que Hiparco de Nicea (190 a. C.-120 a.C.) ya la recomendó en su tiempo, creyéndose que incluso llegó a emplearla para calcular el incremento de longitudes entre Rodas y Alejandría.



Los satélites de Júpiter tal como serían observados por Galileo. Asimismo se acompañan las imágenes actuales de los mismos y la previa ocultación de Ganímedes por el planeta.

divisados en el transcurso de la observación, si bien la información marginal del mapa asocia a cada uno de los números el cráter correspondiente (14). Al no mencionar, como era su costumbre, la participación de nadie más en la observación, es muy probable que Jorge Juan fuese el único operador en esta serie de medidas.

La primera observación tuvo lugar el 19 de septiembre de 1736, «estando en *Yaruqui*, Pueblo en el llano, donde se midió la Base fundamental para la medida de la meridiana». El cuadro siguiente identifica los accidentes observados, junto a las horas de contacto con el eclipse. Jorge Juan incluyó una nota para indicar que el resto de las emersiones no se pudieron observar por las muchas nubes que cubrieron la luna.

ECLIPSE DE LUNA DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 1736

<i>Elemento observado</i>	<i>Hora</i>
Principio del eclipse	7 h 47 min 19 s
<i>Galileo</i> entró en sombra	7 51 04

(14) Es muy probable que Jorge Juan se basara en los mapas previos de Johannes Hevelius (1611-1687), Giovanni Domenico Cassini (1625-1712) y Jan Goeree (1670-1731). Este último publicó un curioso mapa de la luna con el siguiente título: *Apariencia de la luna según la información más reciente proporcionada por los mayores telescopios* (Ámsterdam, 1690).

Principio de <i>Mare Humorum</i>	7	55	39
Principio de <i>Kepler</i>	7	56	49
<i>Aristarco</i> entra en sombra	7	58	29
<i>Lansbergio</i> entró en sombra	8	02	15
Principio de <i>Tycho</i>	8	11	39
Principio de <i>Mare Nectaris</i>	8	33	08
Fin de <i>Mare Nectaris</i>	8	35	48
Principio de <i>Mare Fecunditatis</i>	8	38	38
Principio de <i>Mare Crisium</i>	8	43	28
Fin de <i>Mare Fecunditatis</i>	8	46	32
Fin de <i>Mare Crisium</i>	8	47	37
Fin de toda la inmersión o Eclipse	8	51	32
Principio de la Emersión	10	38	24

El segundo eclipse que observaron se produjo también en septiembre del año siguiente, concretamente el día 8, situándose en Quito la estación astronómica. El cuadro que se adjunta resume los principales aspectos de la observa-



Mapa de la Luna incluido en el libro *Observaciones Astronómicas y Físicas*. En él se identifican los cráteres observados para calcular las diferencias de longitud.

ción allí realizada. Según Jorge Juan, este eclipse tuvo la particularidad de que hubo fáculas, que emergieron después de que otras salieran de la sombra. Asimismo comentó que Dionisio entró en la sombra después de que saliera Grimaldi.

ECLIPSE DE LUNA DEL 8 DE SEPTIEMBRE DE 1737

<i>Elemento observado</i>	<i>Hora</i>	
<i>Kepler</i> empieza a entrar en la sombra	9 h 02 min	53.5 s
Acabó de entrar el mismo	04	59
Principio de <i>Platón</i>	10	55
Fin del mismo	12	14.5
Principio de <i>Timocares</i>	18	00
Principio de <i>Copérnico</i>	25	45.5
Principio de <i>Grimaldi</i>	28	01
Fin de <i>Copérnico</i>	30	01
Principio de <i>Manilio</i>	41	22
Principio de <i>Menelao</i>	9 44	52.5
Principio de <i>Plinio</i>	52	03
Salió <i>Grimaldi</i>	58	33.5
Entró <i>Dionisio</i>	10 13	30
Salió <i>Copérnico</i>	36	32
Salió <i>Aristarco</i>	39	31.5
Salió <i>Manilio</i>	50	08
Salió <i>Menelao</i>	54	08.5
Salió <i>Arquímedes</i>	56	58.5
Salió <i>Platón</i>	11 11	46.5
Salió <i>Mare Crisium</i>	15	05
Salió <i>Hermes</i>	23	16
Fin de toda la Emersión	30	51.5

El penúltimo eclipse observado por los astrónomos ocurrió dos años después, el 24 de enero de 1739. La estación se localizó también en Quito. El fenómeno fue observado con un antejo de reflexión de 14 pulgadas de largo y durante muy poco tiempo, a tenor de los datos proporcionados por Jorge Juan, que se presenta como un operador experimentado y meticoloso: «La sombra en esta observación se vio bien terminada, aunque la Penumbra era muy extendida, pero bien distinguida de la sombra. El Eclipse me pareció finalizar en el extremo de un diámetro tirado en la Luna por la Fácua blanca junto a *Insula sinus medii* de la parte del Septentrión, y por poco más al medio día que *Plinio*, y también por *Bullialdo*. Las nubes me impidieron observar las demás fases».

ECLIPSE DE LUNA DEL DÍA 24 DE ENERO DEL AÑO 1739

<i>Elemento observado</i>	<i>Hora</i>
Salió el centro de <i>Mare Crisium</i>	7 h 06 min 5,5 s
Fin de <i>Mare Crisium</i>	9 15,5
Fin de todo el Eclipse	13 30,5

El último eclipse observado por Jorge Juan tuvo lugar el día 13 de enero de 1740. La estación astronómica fue también Quito, y se usó un telescopio de 5,5 pies de longitud. Según él, «la sombra estuvo bien terminada y el Eclipse finalizó entre *Mare Crisium* y *Langreno*». El cuadro que resume la observación es el siguiente:

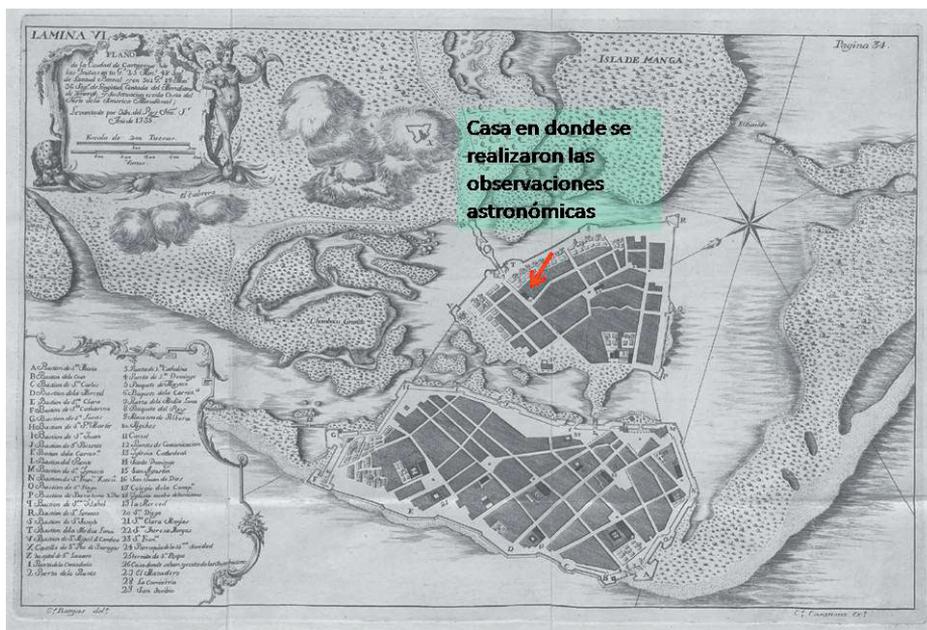
ECLIPSE DE LUNA DEL 13 DE ENERO DE 1740

<i>Elemento observado</i>	<i>Hora</i>
Salió de la sombra <i>Menelao</i>	6 h 42 min 44 s
Salió de la sombra <i>Dionisio</i>	46 28
Salió de la sombra <i>Plinio</i>	47 30
Salió de la sombra <i>Mare Nestaris</i>	55 58
Salió de la sombra <i>Mare Crisium</i>	7 01 53
Fin del Eclipse	07 24

Ultimadas las observaciones de campo y efectuadas las oportunas correcciones, los astrónomos emprendieron una tarea no exenta de dificultades: contactar con otros operadores que hubiesen realizado alguna observación idéntica a la suya, en el mismo instante y desde un lugar diferente. Jorge Juan aclara el asunto en la introducción del capítulo III, cuando dice: «... para hallar la Longitud de los Lugares, donde se hubieron hecho observaciones de los Eclipses, era necesario, comparar estas con las mismas, hechas en otros parajes; por cuyo motivo procuré solicitar de los inteligentes las que habían practicado».

El primer intercambio de información se realizó con L. Godin, tras su llegada a Cartagena, el cual trasladó a Jorge Juan las observaciones que había realizado de los cuatro satélites de Júpiter, que había efectuado en la isla de Santo Domingo, concretamente en Caye S. Louis y en Petit Goave, durante julio, agosto y septiembre. Lamentablemente solo se produjo una coincidencia: la observación de la emersión del primer satélite el 21 de agosto. De esa forma pudo calcularse la diferencia entre la hora fijada por Godin en Petit Goave (9 h 54 min 55.59 s) y la que había anotado Juan en Cartagena (9 h 45 min 10 s). La conclusión era obvia: la diferencia de longitudes entre Cartagena y Petit Goave era de 9m 45.5 s, que en medida angular equivalen a 2° 26' 22,5".

Mayor frustración debió de sentir Jorge Juan cuando comprobó que, de todas las observaciones de los citados satélites efectuadas en el Observatorio de París, ninguna le resultaba válida por no haberse producido las necesarias coincidencias. La información se la había proporcionado el propio director del Observatorio, a tenor de lo escrito por el alicantino: «Mi regreso de América, hecho por



Plano de Cartagena de Indias incluido en la *Relación histórica del Viaje a la América Meridional hecho de orden de S. Mag. para medir algunos grados de meridiano terrestre, y venir por ello en conocimiento de la verdadera figura y magnitud de la tierra, con otras varias observaciones astronómicas y físicas por don Jorge Juan y don Antonio Ulloa*. El redactor de la obra fue Antonio de Ulloa (1748). En el plano se indica la casa usada como estación astronómica.

Francia, me franqueó la ocasión de tratar en París a M. Cassini (15), quien me comunicó las observaciones (...) de los satélites de Júpiter, que en el Real Observatorio se habían hecho». Todo lo contrario ocurrió con las observaciones de los eclipses de luna, ya que en las Memorias de la Academia de Ciencias de París correspondientes a 1737 figuraban las observaciones del eclipse ocurrido el 19 de septiembre de 1736, que había efectuado Pierre Charles Le Monnier (16)

(15) Jorge Juan se estaba refiriendo a Jacques Cassini (1677-1756), director del Observatorio de París en ese periodo (1712-1756), quien sucedió a su padre, Cassini I —el ya nombrado G.D. Cassini—, un astrónomo italiano de gran prestigio que se afincó en Francia por el expreso deseo del rey Luis XIV. El fundador de la dinastía fue precisamente el principal impulsor de la observación de las inmersiones y emersiones de los satélites de Júpiter, para conocer mejor (en tierra) la diferencia de longitudes. Bajo su dirección, un equipo de cartógrafos confeccionó el primer planisferio terrestre, en el que las imágenes de los meridianos mantenían entre sí distancias angulares más acordes con la realidad, y disminuyó definitivamente la longitud geográfica del mar Mediterráneo. Su obra *Les hypothèses et les tables des satellites de Jupiter réformées sur les nouvelles observations*, publicada en 1693, marcó una época.

(16) Este astrónomo parisiense había ingresado en la Academia en abril de ese mismo año de 1736, presentando un mapa lunar muy elaborado. Aunque sea solo a título de curiosidad, se recuerda que una de sus hijas se casó con el gran matemático J.L. Lagrange.

(1715-1799). Las coincidencias entre las series de observaciones de uno y otro permitieron a Jorge Juan confeccionar la tabla adjunta, en la que incluyó además las diferencias de longitudes consiguientes entre Yaruqui y París:

ECLIPSE DE LUNA DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 1736		<i>Diferencia de longitudes</i>
<i>Elementos observados</i>	<i>Horas</i>	
Principio del eclipse en <i>Yaruqui</i>	7 h 47 min 19 s	5 h 20 min 58 s
Principio del eclipse en <i>París</i>	13 08 17	
Aristarco entró en sombra en <i>Yaruqui</i>	7 58 29	5 20 53
Aristarco entró en sombra en <i>París</i>	13 19 22	
Inmersión total de la Luna en <i>Yaruqui</i>	8 51 32	5 21 14
Inmersión total de la Luna en <i>París</i>	14 12 46	
Principio de la Emersión en <i>Yaruqui</i>	10 38 24	5 22 10
Principio de la Emersión en <i>París</i> .	16 00 34	

Como en el volumen anterior figuraba también el mismo eclipse, observado por Jean-Paul Grandjean de Fouchy (17) (1707-1788), Jorge Juan pudo confeccionar una tabla análoga a la anterior, haciendo corresponder las observaciones idénticas de América con las de París. Este fue el resultado:

ECLIPSE DE LUNA DEL 19 DE SEPTIEMBRE DE 1736		<i>Diferencia de longitudes</i>
<i>Elementos observados</i>	<i>Horas</i>	
<i>Galileo</i> entró en sombra en <i>Yaruqui</i>	7 h 51 min 04 s	5 h 20 min 34 s
<i>Galileo</i> entró en sombra en <i>París</i>	13 11 38	
Principio de <i>Kepler</i> en <i>Yaruqui</i>	7 56 49	5 23 17
Principio de <i>Kepler</i> en <i>París</i>	13 20 06	
<i>Aristarco</i> entró en sombra en <i>Yaruqui</i>	7 58 29	5 22 42
<i>Aristarco</i> entró en sombra en <i>París</i>	13 21 11	
Principio de <i>Mare Crisium</i> en <i>Yaruqui</i>	8 43 28	5 21 07
Principio de <i>Mare Crisium</i> en <i>París</i>	14 08 27	
Fin de <i>Mare Crisum</i> en <i>Yaruqui</i>	8 47 37	5 20 50
Fin de <i>Mare Crisum</i> en <i>París</i>	14 08 27	
Fin total de la Inmersión en <i>Yaruqui</i>	8 51 32	5 19 43
Fin total de la Inmersión en <i>París</i>	14 11 15	
Principio de la Emersión en <i>Yaruqui</i>	10 38 24	5 20 20
Principio de la Emersión en <i>París</i>	15 58 44	

(17) En ese tiempo era astrónomo adjunto, aunque más tarde (1743) llegó a ser secretario perpetuo de la Academia de Ciencias y, luego, director en 1770. Fue sustituto de Clairaut, Maraldi y Delisle.



Planisferio de Cassini. Los meridianos se situaron en él de acuerdo con las longitudes deducidas por la observación de los satélites galileanos de Júpiter.

Se vuelve a quejar Jorge Juan de que esas son las únicas observaciones que le permitieron calcular la diferencia de longitud por esa vía directa. Sorprende que no valorara el resultado, cuando se trataba de la diferencia de longitud entre dos continentes (el Viejo y el Nuevo Mundo), determinada con gran fiabilidad, algo que primera vez un marino español lograba —podemos suponer que la causa de la omisión fuera su probada modestia—. Tampoco incorpora en el capítulo la media aritmética de las dos series de valores, aunque parece que más tarde sí la tuvo en cuenta; el promedio de las cantidades así obtenidas permite fijar la diferencia de longitudes entre París y Yaruqui en 5 h 21 min 24.5 s, equivalentes en medida angular a $80^{\circ} 21' 7.5''$. Sin embargo, Jorge Juan no se amilanó y, recurriendo a su gran sentido práctico, pensó en resolver el problema mediante la alternativa de las tablas, con las efemérides de los satélites galileanos, una metodología indirecta que proporcionaba buenos resultados, sobre todo después de que las perfeccionase Cassini I.

El marino alicantino justificó su decisión con las palabras siguientes: «Ordinariamente en caso que no se tengan observaciones correspondientes, se usa de las tablas del primer satélite de Jupiter, que son las más exactas, para

calcular por ellas el tiempo, en que sucede la Inmersión o Emersión de este Planeta en un lugar como París, Londres, u otro, cuya Longitud sea bastante conocida». El cálculo de la hora de la hipotética observación por ese procedimiento no ofrece mayor dificultad, ya que se trata de una sencilla interpolación. Jorge Juan comenzó la secuencia de los cálculos de los incrementos de longitud, con la emersión del satélite I en París el 29 de julio de 1735, que según las tablas de Cassini se produjo a las 14 h 37 min 18 s. Como quiera que en Cartagena se identificara idéntico fenómeno a las 9 h 28 min 56 s del mismo día 29, resultó una diferencia de longitudes entre ambas ciudades de 5 h 8 min 22 s. Teniendo en cuenta las horas del resto de las observaciones realizadas por Jorge Juan, y comparándolas con las correspondientes obtenidas a través de las tablas, son inmediatas las diferencias de longitudes entre los lugares expresados en la tabla que reproducimos:

DIFERENCIA DE LONGITUDES ENTRE PARÍS Y...

<i>Cartagena</i>	<i>Quito</i>	<i>Cayambe</i>	<i>Lima</i>	<i>Caye S. Louis</i>	<i>Petit Goave</i>
5 h 08 min 22 s	5 h 21 min 25s	5 h 22 min 23 s	5 h 17 min 10s	5h 02 min 40 s	4 h 59 min 28.5 s
10 43	20 51		52	02 11	5 00 06
9 56	22 34		46	03 09	4 59 11
11 36	24 34		30		
9 51			16 55		
			18 20		

Continúa la exposición de Jorge Juan señalando que, conocidas las diferencias de longitudes entre la capital francesa, Cayambe y Yaruqui, se podía calcular también la que tenía con Quito. Para ello recurrió a la representación cartográfica de la zona (18), a fin de determinar sobre el mapa la longitud de

(18) El mapa en cuestión fue la famosa *Carta de la Meridiana medida en el Reyno de Quito por Orden del rey Nuestro Señor para el conocimiento del valor de los grados terrestres, y de la Figura de la Tierra* (1744). Es muy probable que Jorge Juan manejara, además del mapa de la meridiana que menciona, una información análoga a la que figuró después en el magnífico mapa de Pedro Vicente Maldonado (1704-1748), un astrónomo, geógrafo y topógrafo ecuatoriano que colaboró activamente con los miembros de la expedición patrocinada por la Academia de Ciencias de París. La probabilidad casi se transforma en certeza cuando se lee el título que figura en la cartela del mapa: «Carta de la Provincia de Quito y de sus adyacentes. Obra póstuma de Don Pedro Maldonado. Gentilhombre de la Cámara de S. Mag. Y Gobernador de la Provincia de las Esmeraldas. Hecha Sobre las Observaciones Astronómicas y geográficas de los Académicos Reales de las Ciencias de París y de los Guardias Mar. de Cádiz y también de los RR. PP. de Maynas». El mapa se imprimió en París, aunque en la cartela figura también que fue sacado a la luz por orden y a expensas de su Majestad en 1750. Maldonado llegó a ser miembro de la citada Academia, y su temprana muerte le impidió haber sido admitido además en la Royal Society de Londres.



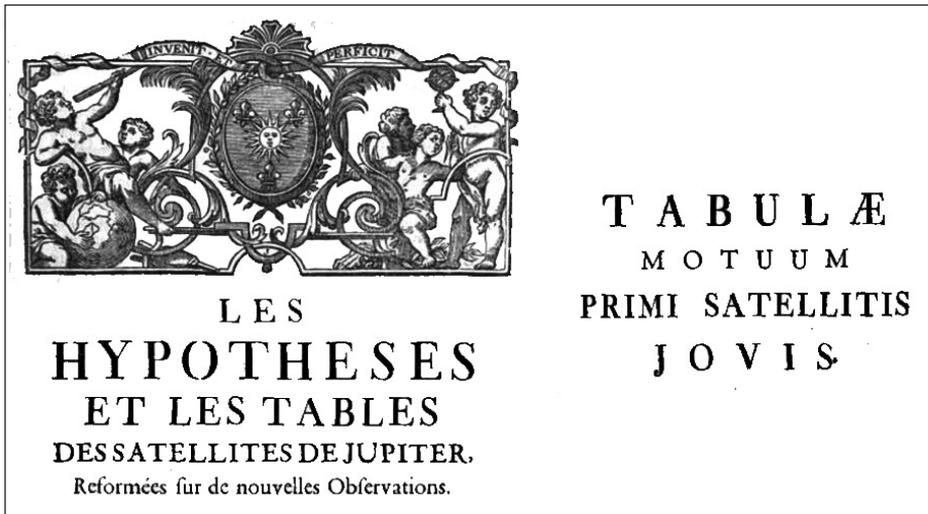
Cartela del mapa de la provincia de Quito y de sus adyacentes, de Pedro de Maldonado (París 1748). Es destacable la advertencia de que fue hecho de acuerdo con las observaciones prácticas realizadas por los académicos franceses y los guardiasmarinas de Cádiz.

la hoy capital de Ecuador con relación a las dos localidades precedentes. En el mapa figuraba una interesante aclaración referida a las triangulaciones realizadas en aquellas latitudes: «Las líneas rectas seguidas denotan la serie de triángulos de D. Jorge Juan. Las líneas cortadas o hechas de pequeñas porciones, comprenden los triángulos en que se distinguen las series de D. Jorge Juan y D. Antonio de Ulloa. Las de puntos triángulos auxiliares».

Habiendo deducido que la diferencia de longitudes entre Quito y Cayambe era de 50 s, dedujo que la existente entre París y Quito debía ser de 5 h 23 min 13 s. De igual forma procedió con Yaruqui, deduciendo un nuevo valor de 5 h 23 min 40 s para la misma diferencia entre las longitudes de París y Quito. Después hizo intervenir las longitudes deducidas a través del eclipse lunar observado por Grandjean de Fouchy, para promediarlas con las anteriores (incluidas las del cuadro anterior) y concluir que la verdadera diferencia de longitudes entre Quito y París era de 5 h 22 min 41 s, es decir, de $80^{\circ} 40' 15''$. Acto seguido Jorge Juan promedió el resto de las longitudes que figuran en el cuadro y presentó los correspondientes resultados:

DIFERENCIA DE LONGITUDES ENTRE PARÍS Y...

<i>Cartagena</i>	<i>Lima</i>	<i>Caye S. Louis</i>	<i>Petit Goave</i>
5 h 10 min 06 s	5 h 17 min 36 s	5 h 02 min 40 s	4 h 59 min 35 s



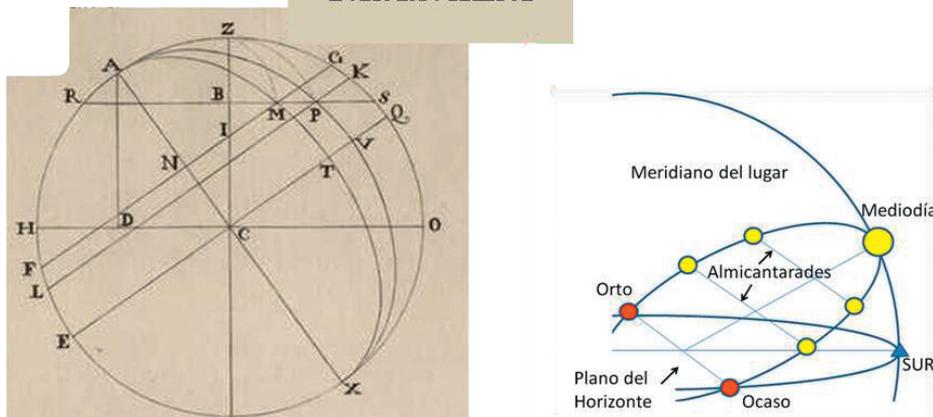
Portada de la obra de Cassini I en la que incluyó las tablas con las efemérides de los satélites de Júpiter. En la imagen se ha reproducido también el frontispicio de dichas tablas.

Los cálculos finalizan obteniendo la diferencia de longitudes entre París y Guarico o Cabo Francés. Para ello se basó en las observaciones de la emersión del primer satélite de Júpiter, que realizó en aquella localidad el 29 de julio de 1745. La hora correspondiente de París la obtuvo interpolando en las tablas de Cassini, fijándola en 14 h 48 min. Como la hallada en Guarico fue 9 h 55 min 57 s, resultó, como diferencia de ambas, el valor 4 h 52 min 3 s.

El capítulo IV de este libro III se dedica, como ya se dijo, a determinar la corrección que debía aplicarse al medir las alturas correspondientes del sol, cuyo origen no es otro que la variación diaria de su declinación. En él se desarrollan pormenorizadamente todas las secuencias de cálculo, nada triviales por tratarse de un problema para cuya resolución se requieren conocimientos de geometría y trigonometría esférica. El mérito de Jorge Juan, como el de todos los operadores de su tiempo, es aún mayor cuando se piensa en los medios de cálculo tan rudimentarios de que dispuso. En todo momento se apoyó en dos secciones meridionales de la esfera celeste, cuyos dibujos figuran en el trabajo original, aunque aquí solo se haya reproducido la primera de ellas. En esta la circunferencia máxima AQXE representa el meridiano; la línea HO es la imagen del horizonte; EQ, la del ecuador celeste, y AX, la del eje del mundo.

Jorge Juan recuerda con detalle la variación permanente de la declinación solar: «Y porque el Astro en el intervalo, que se hicieron las observaciones de mañana, y tarde, mudó de Declinación, debemos suponer FMG el paralelo, en que se hallaba al tiempo, que se hicieron las unas observaciones, y LPK el paralelo, en que se hallaba al tiempo, que se hicieron las otras». Asimismo identificó otras líneas singulares de la esfera celeste, a saber: RMPS, como el almicantrat del sol en los instantes en que se hicieron ambas observaciones;

LA ESFERA CELESTE



Sección meridional de la esfera celeste incluida en las *Observaciones Astronómicas y Físicas* de Jorge Juan y Antonio de Ulloa, y gráfico con las alturas.

AMX, como el círculo horario del sol matutino, y APX, como el círculo horario del sol vespertino.

Los efectos astronómicos de los cambios experimentados por la declinación también merecieron su interés: «... y no siendo el tiempo, que gastó en ir de un Horario al Meridiano igual, al que gastó en ir desde este al otro Horario, tampoco será, el que empleó en ir desde la altura M al Meridiano, igual, al que empleó en pasar desde este a la misma altura P: la diferencia es el valor del ángulo MAP, y su medida el arco equinoccial TV. Para hallarle nos pudiéramos servir del método ordinario de resolver los dos triángulos esféricos AZM, AZP; pero además de ser largo y enfadoso, no nos descubre propiedad alguna de esta corrección».

Para resolver la cuestión, Jorge Juan apostó al final por una vía exclusivamente geométrica, que desembocó en la fórmula

$$\Delta t = \left(\frac{tg \varphi}{sen h} - \frac{tg \delta}{tgh} \right) \Delta \delta,$$

siendo Δt la corrección temporal, φ la latitud, h el ángulo horario, δ la declinación y $\Delta \delta$ su variación entre las dos observaciones correspondientes. Esa fórmula ya había sido citada por Pierre de Maupertuis (19) (1698-1759) en su

(19) Obligatoriamente debe recordarse que este geodesta y matemático francés fue el director de la expedición complementaria de la americana, que desarrolló sus trabajos en Laponia. Con sus resultados, comunicados formalmente a la Academia de Ciencias el 13 de noviembre de 1737, se adelantó a los obtenidos en el virreinato del Perú, dando la razón a las tesis newtonianas que preconizaban el elipsoide oblató.

obra de astronomía náutica (20), tal como recoge el propio Jorge Juan. Una vez deducida la fórmula general de esta corrección temporal, el marino la aplicó al caso concreto de las alturas correspondientes del sol que habían sido medidas durante la observación realizada en Lima el 6 de marzo de 1741, llegando a idéntico resultado del que obtuvo en su momento.

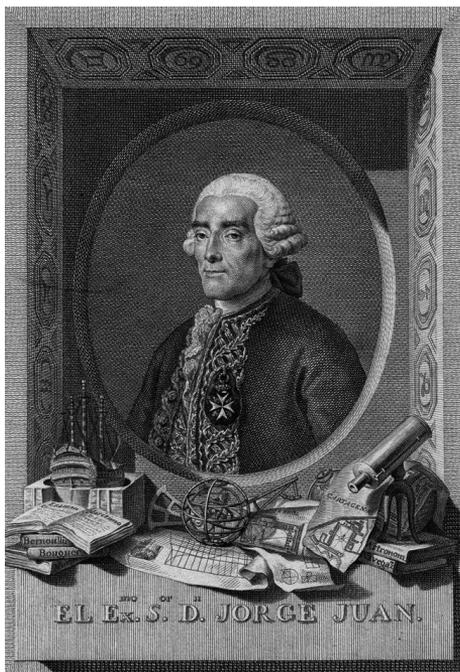
A modo de epílogo, parece oportuno añadir que el interés de Jorge Juan por la difícil cuestión de la longitud geográfica continuó latente después de terminar su experiencia americana. Hasta tal punto es cierta esa circunstancia que en abril de 1756 tuvo que emitir un informe sobre el particular a instancias del ministro de Marina e Indias, Julián de Arriaga y Ribera (1700-1776), sustituto del marqués de la Ensenada. Con el informe, el gobierno pretendía constatar la verosimilitud de las prestaciones del cronómetro recientemente descubierto por el inglés John Harrison (21) (1693-1776), puesto que las innovaciones introducidas por él causaron pronto sensación en las cancillerías de toda Europa, cumpliéndose sobradamente las expectativas que el mismo instrumentista había despertado al enviarles antes los libros que publicó al respecto.

El informe de Jorge Juan es un documento científico de primer orden, con mucha más enjundia de la que anuncia su título: «Parecer de Don Jorge Juan sobre el reloj ó cronómetro inventado por Juan Harrison, dirigido al Ministerio de Marina en 12 de Abril de 1765 en satisfacción á Real orden de 2 de dicho mes». Su contenido fue recuperado, en el año 1879, por el marino y miembro de la Real Academia de la Historia, Cesáreo Fernández Duro (1830-1908): Volumen IV de sus *Disquisiciones Náuticas*. Su interés aconseja una lectura detenida del mismo, imprescindible para conocer todas las vicisitudes que tuvo que sufrir John Harrison para recibir la recompensa prometida por el Parlamento británico, que actuó con innegable cicatería (22).

(20) El título completo de la obra, una vez traducido al español, fue *Astronomía náutica o Elementos de astronomía tanto para un observador fijo como móvil*. París, 1748.

(21) Remito al artículo «Aproximación cronológica al problema de la Longitud (de Hiparco a Morse)», en *Topografía y Cartografía. Revista del Ilustre Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos en Topografía*, vol. 26, núm. 150, 2009, pp. 2-13

(22) El día 8 de julio de 1714 se publicó el llamado Decreto de la Longitud (*Longitude Act*), el cual establecía tres tipos de premio: uno de 20.000 libras para el que hallase la longitud con un error menor de 30', otro de 15.000 libras si el error era inferior a 2/3 de grado, y un tercero de 10.000 libras si el error alcanzado era del orden de un grado. El Decreto contemplaba además la creación de un consejo evaluador que no llegó a disolverse hasta el siglo siguiente, concretamente en 1828, tras haber desembolsado más de 100.000 libras. Finalmente los mayores premios recayeron en J. Harrison, quien anunció su reloj H-4 en 1755, aunque no lo completase hasta el año 1759. El modelo ganador fue un reloj portátil de cerca de 13 cm de diámetro y apenas 1,4 kg de peso. Aunque el autor estaba orgulloso de los tres modelos anteriores, era este su preferido a tenor de lo que escribió: «I think I may make bold to say, that there is neither any other Mechanical or Mathematical thing in the World that is more beautiful or curious in texture than this my watch or Timekeeper for the Longitude (...) and I heartily thank Almighty God that I have lived so long, as in some measure to complete it». El reloj de Harrison fue probado con éxito en dos travesías: Jamaica (1761-1762) y Barbados (1764), comprobándose fehacientemente que los errores que presentaba eran despreciables en relación con las



Retrato de Jorge Juan y Santacilia, rodeado de los signos del zodiaco y de instrumentos matemáticos, libros y mapas. El autor fue Manuel Salvador Carmona, quien parece que se inspiró en la obra previa que el escultor Felipe de Castro había preparado para la tumba del protagonista en la iglesia de San Martín (Madrid).

el caso de que se rompa una rueda haya quien la sepa hacer de nuevo; de suerte que en las direcciones de Pilotos ha de haber uno o dos sujetos que con Oficiales suyos cuiden de esto, no pudiéndose conseguir sino enviando allá quienes después puedan servir como de Maestros a otros».

Recordemos, para terminar, que la colaboración astronómica entre Jorge Juan y Antonio de Ulloa continuó tras su participación en la expedición científica al virreinato del Perú. Así se desprende del contenido del artículo *Dos eclipses observados por Antonio de Ulloa en el año 1748* (Revista de Astronomía. Julio y Agosto, pp 83-87). Se trata de una observación conjunta muy

Tan solo recordaré, al respecto, las conclusiones y recomendaciones de Jorge Juan. Según él los libros de Harrison eran auténticos y no había motivos razonables para dudar «... cuando por otras vías nos han venido las mismas noticias, y yo fui testigo de parte de ello. En el supuesto pues de que todo sea así como se expresa, y atendiendo á los cálculos y atenciones tan justificadas como se han tomado, es mi parecer que Harrison ha hallado la longitud aun á mayor exactitud de cuanto hasta ahora se ha podido imaginar, siendo acreedor á los premios que han ofrecido sobre el asunto los Monarcas». En cuanto a sus recomendaciones eran del todo razonables: «Las medidas que será preciso tomar son de que vayan á su tiempo dos o tres relojeros españoles de los que se conocen aplicados á que aprendan con el mismo Harrison, procurando contentar á este; pues aunque llegue el caso de que se nos vendan los cronómetros, no es esto suficiente; es preciso después que haya quien nos los tenga limpios y corrientes, porque en ello consiste el beneficio, y que si llegare

tolerancias fijadas en el Decreto. Sin embargo, la ruindad del consejo impidió que su inventor cobrase el primer premio, a quien se entregó solo el importe del segundo. En cambio, la Royal Society le concedió su medalla de oro, y el Parlamento, un total de 8.750 libras, una recompensa que venía a reconocer su ingenio y virtuosismo instrumental, y su decisiva aportación para solucionar el problema de la longitud en alta mar.

MARIO RUIZ MORALES

poco divulgada aunque Ulloa la presentase ante la *Royal Society*, apareciendo después en sus célebres *Philosophical Transactions* con el nombre de «*Observatio Eclipsis Solaris Julii 28, 1748. Madrita Habita a Domino Antonio de Ulloa S. S: R:*». La importancia histórica de esa observación radica además en que la comunicación correspondiente fuese iluminada con un dibujo en el que aparecían las manchas solares vislumbradas a todo lo largo de la observación. Días antes, Ulloa y Jorge Juan observaron también un eclipse de Luna (28-06-1748).

MATAGORDA: BALUARTE GADITANO

Gerardo Manuel LÓPEZ GARCÍA
Doctor en Ingeniería Naval

*... Ellos murieron con la frente erguida;
también la tumba devoró al coloso
que humilló con su brazo poderoso
la cabeza de Europa enardecida...*

Bernardo López García,
«Soneto a Napoleón y al Dos de Mayo».
Madrid, 1867.

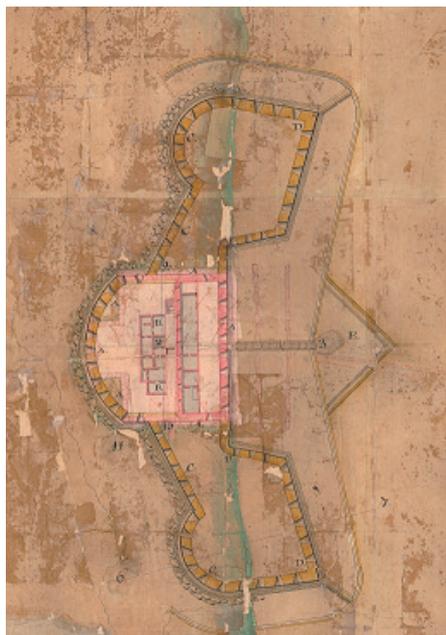
MATAGORDA, durante años, fue un lugar que dio trabajo a muchos gaditanos en una actividad que, cómo no, era marítima. Pero hubo un tiempo en que allí se asentó una fortaleza: la de Santa Cruz de la Matagorda. Emplazado siempre en el término de Puerto Real, este castillo clasificado como «abaluartado, costero y fusilero», aunque pequeño, revistió mucha importancia para la defensa de la ciudad (1). Su primera estructura se levantó en 1691, en forma rectangular, enfrentada a la ciudad de Cádiz, en el lugar más estrecho de la bahía. Las primeras referencias que hemos encontrado se remontan a 1588 (2), en las postrimerías del reinado de Felipe II, en un legajo donde se ordena posponer las obras en el castillo de Matagorda para dar preferencia a las del de Santa Catalina, en El Puerto de Santa María. El 30 de mayo de 1597, en San Lorenzo de El Escorial, el rey firma una real instrucción por la que se destinan 100.000 ducados para la construcción en la provincia de Cádiz de varios fuertes, entre ellos el de Matagorda. Esta instrucción estaba suscrita por el secretario personal del monarca, el orensano Andrés de Prada y Gómez de Santalla, quien se ocupaba de una de las Secretarías de Guerra, con jurisdicción sobre la península ibérica y el norte

(1) El nombre se debe al sitio donde se encuentra la fortaleza, un lugar con arenales costeros, rodeado de bosques con pinos piñoneros y formado por olivilla, enebro, acebuche, alcornoque y sabina. Un denso sotobosque tipo algaida que da nombre al sitio de «la Matagorda».

(2) Todos los datos históricos relacionados con la primera época de Matagorda están sacados del Archivo General Militar de Madrid, legs. 561, 681, 682 y 687. Los documentos originales pertenecen a la colección Aparici, depositada en el Archivo de Simancas.



El castillo de Matagorda hacia 1717 (se han dibujado en ocre las ampliaciones previstas). Fuente: España, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, sign. AR.G-T. 8-C.1-583.



El castillo de Matagorda hacia 1724. En el plano se ha dibujado la ampliación prevista por el proyecto del marqués de Verboom. Fuente: España, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Militar, Archivo General Militar de Madrid, sign. AR.T.B-C.2-630.

de África (3). El 11 de agosto de 1597 se revisa el plan de fortificaciones de la bahía de Cádiz, aprovechando la opinión del almirante genovés Juan Andrea D’Oria, y se pospone la construcción del eje formado por los fuertes de Matagorda y Puntales a la del eje exterior formado por Santa Catalina y San Sebastián. Por fin, el 25 de octubre se vuelve a revisar el plan de la bahía, emitiéndose una célula real que fijó el orden de preferencia en la construcción, a saber: castillo de Santa Catalina, Matagorda, Puntales, Santa Cruz y los fuertes de la Puerta de las Vacas, de acuerdo con la opinión emitida por el secretario del rey, Juan de Idiáquez (4).

(3) Con posterioridad, ya reinando Felipe III, fue nombrado secretario del Consejo de Estado para Francia, Flandes y Alemania, cargo que ejerció hasta 1610, en que pasó a ocupar la Secretaría de Estado para Italia, aunque conservando la titularidad de la Secretaría de Guerra, para la que le había nombrado Felipe II.

(4) Nació en Madrid en 1540. Hijo de Alonso de Idiáquez, que fue secretario personal de Carlos I y ministro consejero de Estado. Embajador en Génova y Venecia, en 1579 fue nombrado secretario del rey y se integró en una junta asesora en la que se encargó de todo lo referente a relaciones exteriores. Con Felipe III ocupó el cargo de presidente del Consejo de Órdenes y recibió el título de duque de Villa Real. Murió en Segovia en 1614.

La planta inicial del castillo era rectangular y de pequeñas dimensiones, concebida para utilizar preferentemente su frente marítimo. En 1724, a propuesta del Consejo del Reino, durante la segunda parte del reinado de Felipe V se ordenó estudiar una ampliación del recinto, con vistas a adicionarle dos patios donde emplazar sendas baterías, y a adecuar su estructura para responder a un eventual ataque terrestre. El proyecto fue desarrollado, sobre la base de los datos topográficos facilitados por el sargento mayor de Artillería Mateo Vergara, por el ingeniero militar marqués de Verboom (5).

La importancia del castillo de Matagorda fue considerable en las acciones bélicas desarrolladas entre 1702 y 1823 en la bahía gaditana, periodo durante el cual la ciudad padeció tres asedios a un tiempo marítimos y terrestres.

La situación política en 1702

El siglo XVIII comienza con una de las innumerables guerras en que por entonces se vio involucrada España sin mayor motivo que los intereses dinásticos y los conflictos familiares de los reyes absolutistas de la dinastía borbónica. Estos conflictos alcanzarían su máxima expresión cuando el rey, falto de salud física y mental, cedió la dirección política de sus ambiciosos planes familiares a su esposa, Isabel de Farnesio, patrocinadora de demoleedores — para el interés nacional— tratados internacionales de familia. Fruto de estos cabildeos intradinásticos fue el trato preferente con que España obsequió a Francia, que obtuvo la concesión de importantes privilegios, tales como el permiso para transportar esclavos desde Guinea hasta Colonia del Sacramento, en el Río de la Plata, desde donde a su vez se trasladaban a Brasil, o la licencia para introducir mercancía en la costa oeste de América —el denominado «Lago Español»—, lo que llenó las costas de Chile y Perú de productos franceses, transportados, entre otros concesionarios autorizados, por el marqués de Coetlogon, que disponía de seis navíos de línea para este servicio.

En 1702 el rey Felipe V, que a la sazón tenía diecinueve años (6) y estaba recién casado con una niña de trece, María Luisa de Saboya (7), decide viajar a Italia. Los motivos —graves— para emprender aquel fatídico viaje eran tres:

- 1) poner el pie en Nápoles y Lombardía, a fin de reforzar su figura ante aquellos súbditos, para lo cual les concedió una amnistía fiscal;
- 2) intentar alcanzar con Clemente XI un pacto en lo referente a su investidura como rey de Nápoles, a lo que el papa —temiendo la reacción del

(5) Joris Prosper van Verboom. Nacido en Amberes en 1667, fue un ingeniero militar español de origen flamenco, primer marqués de Verboom, capitán general y fundador del Real Cuerpo de Ingenieros, cuya creación fue aprobada por real decreto de Felipe V el 17 de abril de 1711. Murió en Barcelona el 19 de enero de 1744.

(6) Su despedida de París para coronarse rey de España fue aprovechada por su abuelo Luis XIV para pronunciar la famosa frase «Ya no hay Pirineos».

(7) Esta moriría a la temprana edad de veintiséis años, después de cuatro partos.

emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, Leopoldo I de Habsburgo-Lorena, quien quería para su hijo Carlos la corona de España y no estaba dispuesto a pactar con los Borbones — rehusó;

- 3) alentar, con su presencia, a las tropas españolas que defendían aquellos terrenos, asediados por las tropas del Emperador.

De Nápoles, el rey, con un ejército de 2.000 hombres, subió a Génova y Milán, en cuyas cercanías se unió a los 30.000 hombres del ejército francés en Italia, al mando del duque de Vendôme. Las tropas hispanofrancesas se enfrentaron a las imperiales, a las que vencieron el 15 de agosto de 1702 en la batalla de Luzzara, en las márgenes del río Po. El combate, muy violento, se vio interrumpido a la caída de la noche, que ambos bandos aprovecharon para fortificar sus posiciones. Si tácticamente el choque se saldó con empate, a efectos estratégicos la victoria fue de las tropas hispanofrancesas, ya que las del Emperador abandonaron el campo de batalla en noviembre de aquel año.

La guerra se extendió a Flandes, donde las tropas hispanofrancesas se enfrentaban a las del Emperador, aliado de británicos y holandeses. Detrás de la oposición al reinado de Felipe V alentaba el temor a que España y Francia, reinos regidos por la misma dinastía borbónica, terminaran uniéndose políticamente. La actuación en territorio español fue diseñada por el príncipe de Hesse-Darmstadt y por Juan Tomás Enríquez de Cabrera, almirante de Castilla, bajo la dirección de Guillermo III de Inglaterra, aunque, al fallecer este por accidente en marzo de 1702, la labor de principal agitador y alma de las negociaciones recayó en Ana de Dinamarca, quien siguió fielmente el plan que encontró preparado.

El ataque a Cádiz en 1702

Pero peor fue la fase marítima del conflicto. En el marco de esta, el 23 de agosto de 1702, una imponente flota aliada se presentó a la vista de Cádiz. Integraban esta fuerza, al mando del almirante británico sir George Rooke (8), 30 navíos, 6 fragatas, 2 corbetas, 5 bombardas y 9 brulotes, pertrechados con 2.570 cañones y con una dotación conjunta de unos 16.400 hombres. La acompañaba una escuadra holandesa compuesta por 20 navíos, 3 fragatas, 3 bombardas y 3 brulotes, con 1.580 bocas de fuego y una dotación de 10.850 hombres. A estos efectivos se sumaban una serie de embarcaciones auxiliares y de transporte, muchas de ellas con su correspondiente artillería. Las fuerzas de desembarco de la escuadra conjunta, que puso sitio a la ciudad de Cádiz, las mandaba sir James Butler, duque de Ormond. La responsabilidad política

(8) A las órdenes del almirante sir George Rooke se encontraban el vicealmirante Thomas Hopsonn, el contraalmirante sir Stafford Fairborne, el contraalmirante John Graydou y el almirante holandés Philips Van Allemond, de quien a su vez dependían el teniente almirante holandés Callenberg y el vicealmirante holandés Van de Goes.

de la expedición recaía en el príncipe Jorge de Hesse-Darmstadt (9), quien se preciaba de conocer el carácter del pueblo español y, como católico, se consideraba capaz de amparar los sentimientos religiosos de la población atacada frente a eventuales ofensas de las tropas asaltantes (10).

Según Melchor de Macanaz (11), fiscal del Consejo de Castilla, Cádiz estaba desguarnecido y, desde el punto de vista militar, más parecía una ciudad interior de un país en plena paz que una zona costera que padecía constantes ataques. Además, en el gobierno de la nación, dividido en dos bandos, no se respiraba precisamente un ambiente propicio a la defensa de los intereses de España. Tan insensata división mereció la crítica de «la Saboyanita», como era conocida la reina, quien en su inocencia se ofreció a los consejeros reales para acudir en persona al campo de batalla y proceder a la venta de sus joyas a fin de aliviar las arcas del Tesoro.

Las fuerzas navales de que disponía España para la defensa de la bahía gaditana eran, por parte de la Armada, la escuadra de galeras del apostadero de Cartagena (12) y cuatro bajeles y seis galeras de Francia que se encontraban en la bahía, al frente de las cuales estaba el capitán de navío Valbelle. El Ejército únicamente disponía de las tropas veteranas, que encuadraban a 150 infantes y 30 jinetes. En la ciudad de Cádiz, gobernada por el milanés Escipión Brancacio, duque de Brancacio, se disponía de 300 hombres de guarnición, además de otras pequeñas unidades apostadas en castillos, faltos todos ellos de munición y alimentos.

Las tropas del general Butler (unos 1.500 granaderos) desembarcaron el 26 de agosto en un extenso arenal al este de Rota (13), defendido por una compañía de sesenta caballos comandada por el capitán Juan de Vera, carente de otro oficial que le auxiliase. Todos ellos fueron aniquilados por las tropas atacantes (14).

(9) El príncipe de Hesse-Darmstadt había sido virrey y capitán general en Cataluña durante el reinado de Carlos II, y se dice que saltó a tierra exclamando: «Juré entrar en Madrid por Cataluña, ahora entraré en Cataluña por Madrid». Intentó, sin lograrlo, atraer a su bando a las autoridades gaditanas que había conocido en Barcelona.

(10) Tales presagios sombríos se cumplieron y, efectivamente, los ocupantes perpetrarían profanaciones varias, como asaltar iglesias o ultrajar la Sagrada Forma.

(11) Macanaz era un firme partidario de Felipe V que tuvo que emigrar a Francia por causa de la Inquisición. Ya a avanzada edad regresó a España, para quedar apresado en el coruñés castillo de San Antón, del que salió a los noventa años, poco antes de morir.

(12) La escuadra de galeras de Cartagena se componía de siete galeras sencillas y dos bastardas (más fuertes), denominadas *Capitana* y *Patrona*. Las galeras iban armadas, en ese tiempo, con un cañón a proa de 18 libras, que disparaba balas rasas, palanquetas o saquillos de metralla, y cuatro moyanos, una especie de culebrinas que disparaban balas de seis libras e iban colocados también a proa.

(13) Su superficie la ocupan en la actualidad las playas del Almirante, el Manantial, Santa Catalina y el Buzo.

(14) Se ha encontrado un relato del desembarco en el Archivo Parroquial de Rota: «En la Villa de Rota, a 26 días del mes de agosto, año de 1702, el señor don Francisco Antonio Díaz Cano, gobernador de esta villa, dijo: Que habiendo llegado a estas costas y dado fondo a la vista de este puerto las armadas enemigas de Inglaterra y Holanda, y hallarse sin ningunas municiones con que poder oponerse a la defensa por no haberlas mandado remitir el Excelentí-



Situación de los fuertes que defendían la bahía de Cádiz.

Esta unidad, una vez consolidado el desembarco, atacó Rota con 500 granaderos británicos, que procedieron a la conquista de la fortaleza de La Luna y asolaron la ciudad. Su débil gobernador, Francisco Antonio Díaz Cano, rindió la plaza el 27 de agosto. Díaz Cano, para mayor desgracia, se puso a las órdenes del príncipe de Hesse-Darmstadt (15), quien por delegación

simo Señor Marqués de Villadarias, capitán general de estas costas, aunque sobre ello había hecho a Su Excelencia diferentes representaciones que no tuvieron efecto por lo impensado de la venida de dichas armadas, escribió Su Md. el día 23 de este mes, que fue en el que se vieron, a don Francisco Melo, sargento mayor de la ciudad de Cádiz, para que le remitiese las municiones necesarias para la defensa, y despachó dicha carta con Pedro Enríquez, vecino y dueño del barco de esta villa, y habiendo llegado el mismo día a dicha ciudad y recibido diferentes municiones que se le entregaron por el dicho sargento mayor, ha tenido noticias que el dicho Pedro Enríquez, a las tres de la tarde de este día, ha llegado a esta villa sin traer ningunas municiones por decir habérselas quitado en El Puerto de Santa María, y para que conste el motivo o causa que para ello ha habido, mandó se le reciba su declaración a continuación de este auto al dicho Pedro Enríquez, y así lo proveyó y firmó. Don Francisco Antonio Díaz Cano. Ante mí, Francisco José de Contreras, escribano».

(15) Se ha considerado que la del historiador y diplomático Vicente Bacallar Sanna, marqués de San Felipe y vizconde de Fuenthermosa, es la versión veraz de los hechos, aunque

del Emperador le nombró marqués, título que le duró lo que la guerra. De todas maneras, poco podían hacer Díaz Cano y sus superiores: el capitán general de Andalucía, Francisco del Castillo y Fajardo, tercer marqués de Villadarias y marqués consorte de Coprani —que había sustituido en el cargo al marqués de Leganés—, y el general de la Armada Francisco Gutiérrez de los Ríos, gobernador de las Costas de Andalucía y tercer conde de Fernán Núñez, al que apodaban «el Gran Boutifler de España» (16).

El resto de la tropa se dirigió a El Puerto de Santa María. Cerca de esta ciudad se encontraba el castillo de Santa Catalina, que con sus 20 cañones era el principal fuerte en el interior de la bahía de Cádiz. Huidos todos sus defensores —amedrentados por las amenazas enemigas—, los atacantes lo tomaron sin lucha y se incautaron de gran cantidad de barricas de vino que allí se guardaban. El trasiego de caldos convirtió a las tropas aliadas en una soldadesca que asaltó brutalmente la población, muchos de cuyos habitantes habían huido. A la rapiña de iglesias y conventos se unió la violación de las mujeres, sevicia de la que no se libraron ni las monjas de clausura. El pillaje y la destrucción no se detuvieron ni ante el Santísimo Sacramento, que fue profanado en varios lugares (17). La furia anticatólica de esta tropa incontrolada se extendió a los bienes de los vecinos, que también fueron pasto del saqueo.

El plan de ataque era conquistar el castillo de Santa Catalina y luego el de Matagorda, para entrar en Cádiz una vez conquistado el fuerte de Puntales, ya en las afueras de la ciudad. El espacio entre los fuertes de Puntales y Matagorda se había erizado de obstáculos para controlar mejor la zona profunda de la bahía, que se conoce con el nombre de «fosa de Santa Isabel», al sur de Puerto Real (18).

Conquistado el castillo de Santa Catalina, el de Matagorda, con 18 cañones muy bien instalados, era el siguiente eslabón en la cadena de ataques. Los británicos querían dejar a un lado la conquista de Cádiz e introducirse por El Puerto de Santa María hacia Jerez y Sevilla. Pero en el consejo de guerra celebrado en el fuerte de Santa Catalina prevaleció la opinión del barón Sparr, mariscal de campo holandés. Este, persuadido de la conveniencia de seguir con la idea inicial de conquistar Cádiz, se brindó a dirigir el ataque al castillo de Matagorda para que, una vez tomado, los buques de la flota combinada pudieran entrar hasta el fondo de la bahía. Ello facilitaría notablemente la conquista de la ciudad, la cual —creían— se rendiría, toda vez que la opinión

otros contemporáneos de Díaz Cano, entre ellos su hijo, opinaron que su actuación fue la correcta, de lo que da fe que recibiese el premio del rey al final de la contienda.

(16) *Boutifler* era el apodo con que se designaba a los partidarios de Felipe V. Posiblemente era una expresión que hacía referencia a la flor de lis, algo así como «Flor bonita».

(17) El príncipe de Hesse-Darmstadt, que era católico, como responsable político de la invasión había dado orden de contener cualquier desmán de la tropa contra la población civil. El príncipe temía especialmente que la Iglesia católica fuera víctima de ataques, sobre todo por parte del contingente holandés de su tropa.

(18) Era allí donde fondeaban los barcos que venían de las Indias, que descargaban la mercancía mediante barcazas.

pública, según mantenía el príncipe de Hesse-Darmstadt, era contraria a los Borbones (19).

Las tropas del barón Sparr vadearon el río Guadalete y, por el pinar de Valdelagrana, se acercaron al río San Pedro, que también vadearon, para ocupar por último la población de Puerto Real, abandonada por sus habitantes.

La toma de Matagorda se presentó como una empresa entreverada de dificultades. La lengua de tierra sobre la que se asienta el fuerte se halla flanqueada por su lado de poniente por el bajo de La Cabezuela, el cual impedía a la flota combinada destacar cerca de la orilla algún buque que apoyase con fuego los objetivos de la columna de operaciones y batiese a las galeras que ayudaban a los defensores del citado fuerte. En cuanto a la parte de levante, por ella discurre el caño del Trocadero, que propiciaba los ataques artilleros de las galeras hispanofrancesas contra el flanco angloholandés, de forma que las fuerzas del barón Sparr veían cómo durante el día se destruían los trabajos de atrincheramiento ejecutados por la noche, lo que provocaba numerosas bajas a los atacantes.

La escuadra angloholandesa destacó varios navíos con la misión de entrar en el fondo de la bahía, para atacar a las galeras que hostigaban sus posiciones. El conde de Fernán Núñez intentó impedirlo tendiendo una cadena desde Matagorda hasta Puntales, lo que resultó imposible a causa del fuerte temporal reinante. Por ello mandó hundir dos navíos grandes cargados de piedra. Así las cosas, aunque el enemigo, aprovechándose de que el viento le era favorable, intentó por dos veces forzar el puerto a toda vela, sus buques, enredados en los navíos del fondo, y maltratados por los golpes que se dieron contra ellos y por los cañonazos de ambos castillos y galeras, quedaron en tan mal estado que desistió de la operación.

El barón Sparr se convenció pronto de las dificultades de la empresa, y aunque pidió refuerzos, y el contingente inicial de 3.000 hombres fue incrementado en 800 soldados más, no pudo conseguir su propósito, de suerte que, transcurrida una semana del inicio del ataque, se retiró sin haber conquistado el castillo de Matagorda.

A principios de septiembre, británicos y holandeses se retiraron, dejando 600 muertos en el camino. Unos y otros se dirigieron a Rota, donde embarcaron en falúas para alcanzar los barcos que los habían transportado. Pero las embarcaciones sutiles españolas, actuando con eficacia, hundieron muchas de tales falúas, lo que propició la reconquista de Rota y el apresamiento de su gobernador, el flamante marqués, quien fue ahorcado después de un juicio sumarísimo.

Por fin, el 30 de septiembre, la armada enemiga, sabedora de que se acercaba la época de los fuertes temporales, frecuentes en la zona, levantó el cerco. Los jefes de la operación, despechados, acusaron de engaño al desinformado príncipe de Hesse-Darmstadt, quien, como hemos señalado antes, esperaba hallar en Andalucía un receptivo clima antiborbónico. Este, por su parte, se defendía achacando la animosidad hacia los atacantes a los vergonzosos

(19) El príncipe, con poco tino, extrapolaba a Cádiz el sentimiento antiborbónico de los catalanes.

desmanes perpetrados en El Puerto de Santa María (20). El Emperador, en fin, atribuyó todo el fracaso a la indolencia de los británicos, que tampoco se oponían de plano a que un Borbón reinase en España. La *Gaceta de Madrid* dio la noticia del fin de la batalla comunicando que los invasores habían sufrido un severo castigo y que su cifra de muertos, entre los que se incluía un general, superaba los 3.000 combatientes. La escuadra se refugió en un puerto portugués para reparar averías, una parte de ellas producidas por un incendio en el buque insignia.

La Guerra de la Independencia

No fue esta la última actividad bélica en la historia del castillo de Matagorda. Cuando el cerco de Cádiz (21), en 1810, por las tropas francesas del mariscal Victor, la fortaleza representó un papel importante en el curso de los acontecimientos. Esta vez a los franceses les tocó atacar, y a los británicos, auxiliar a los españoles.

En dos ocasiones el castillo de Matagorda fue partícipe en acciones bélicas en defensa de la libertad de España, secuestrada por la invasión napoleónica. Desgraciadamente, la construcción y el mantenimiento de la fortaleza, emplazada en lugar estratégico, no estaban en consonancia con la importancia de su ubicación (22), por lo que el resultado, en ninguno de los dos episodios, fue muy favorable que digamos a los defensores del castillo. La primera fue la participación en 1808 en la rendición de la flota francesa, refugiada en Cádiz después de la acción de Trafalgar, y la segunda, su utilización, primero por los españoles y después por los franceses, en las acciones del cerco a Cádiz.

Cádiz se había convertido en la capital de la España alzada contra Napoleón. En ella se refugió cuanto de antifrancés quedaba en el paisanaje del país —lo bueno y lo malo— y en ella se elaboró un producto legislativo conocido como la primera Constitución española, no siempre bien entendida ni nunca asumida por toda la nación (23). Fiel trasunto de la Constitución francesa de

(20) El mismo Campbell, en *Lives of the British Admirals and Accurate Naval History*, escribe: «This bad behavior had a terrible effect, for it gave the Spaniards an idea, that they were to do with an impious, drunken, an debauched people, without morais, and without discipline».

(21) El ataque dio comienzo el 5 de febrero de 1810. El cerco se levantó el 24 de agosto de 1812.

(22) Así, el teniente general Graham comenta en sus memorias: «Fui en barco con el capitán Shortland a Matagorda (...) Es un lugar miserable y debe caer en cuanto sea atacado seriamente al no disponer de refugio contra las bombas».

(23) «Por primera vez en el mundo hispánico, un pequeño grupo de irresponsables se abrogó la representación del pueblo y vino a ser “el pueblo” por excelencia, en tanto el verdadero pueblo español se entregaba con toda el alma a la causa del rey y de la Iglesia. Se inició entonces en Cádiz la inmensa farsa de las democracias hispánicas. El clérigo Muñoz Torrero fue quien proclamó que en aquellas Cortes, la mitad de cuyos miembros eran suplentes, “residía la soberanía nacional”». LOZOYA, marqués de: *Historia de España*, t. v. Salvat, Barcelona, 1969, p. 169.

1792, en ella se perfeccionaba el manejo de los ciudadanos por minorías que actuaban en su nombre. Sin embargo, como hemos señalado, no toda la nación se identificaba con los principios liberales; y así, surgen en la ciudad dos formas contrapuestas de entender el patriotismo, simbolizadas por Diego Muñoz Torrero *versus* fray Diego José de Cádiz en el ámbito del sacerdocio; por Francisco Solano *versus* Tomás de Morla en los dominios del gobierno; por el duque de Alburquerque *versus* Francisco Javier Castaños en la milicia, o por José Justo Salcedo *versus* Ignacio María de Álava en el Almirantazgo. Incluso entre el pueblo llano se experimentaba esta división, encarnada por el zapatero Justo Lobato *versus* el soldado Carlos Pignatelli. Murallas adentro, una abigarrada población ajena al sitio militar, mejor abastecida que sus sitiadores, mantiene viva la pujanza política, cultural y financiera de la ciudad.

El ataque a la flota francesa

Desde el año 1807 se encontraba en Cádiz la Armada del Mar Océano, con el jefe de escuadra Juan Ruiz de Apodaca y Eliza, futuro conde del Venadito, a su frente. Esta fuerza se componía del buque insignia *Príncipe de Asturias*, de 112 cañones; los navíos *Montañés* y *Terrible*, de 74, y *San Fulgencio* y *San Leandro*, de 64, y la fragata *Flora*, de 34. Además, se contaba con el navío *Santa Ana*, de 112 cañones, al que se estaban practicando carenas en el arsenal de La Carraca.

Dependientes de los comandantes de los navíos y fragatas de la flota, surcaban las aguas de la bahía unas fuerzas sutiles formadas por

- los faluchos 6, 7, 108, 110, 111, 112, 113, 114, más el *Colombo* y el *Regla*
- las cañoneras 9, 10, 27 y 29
- la balandra 2
- los botes 1, 2, 3 y 4
- las lanchas 1 y 3, más la *Luisa*
- la gabarra número 5.

Al mando de cada una de estas embarcaciones iba un joven oficial, cuyo grado raramente superaba el de alférez de navío. Estaban servidas por 854 tripulantes: 627 marineros, 182 infantes de marina y 45 artilleros. Las embarcaciones para la acción se dividieron en tres divisiones, cada una de ellas al mando de un oficial general.

Simultáneamente, se encontraba en Cádiz la flota francesa del almirante Rosilly, refugiada en la bahía tras la batalla de Trafalgar y compuesta por el navío *Hero*, de 80 cañones y buque insignia; los navíos *Algeciras*, *Argonaute*, *Neptune* y *Pluton*, todos ellos de 74 cañones; la fragata *Corneille*, de 40, y el bergantín *Venceteur*.

Existe un informe sobre el estado de las escuadras enfrentadas que conviene exponer. Mientras que los barcos españoles, después de la batalla de Trafalgar, a causa de los escasos medios de que disponía el arsenal de La Carraca y de la falta de dotación presupuestaria se encontraban a medio reparar y pertrechar —solo el *San Justo* estaba bien pertrechado y tripulado, ya que estaba previsto que saliese para Tolón junto con la flota francesa— (24), los navíos franceses, por el contrario, se hallaban en su totalidad pertrechados, aprovisionados y listos para salir a la mar en cuanto fuera necesario.

A finales de mayo de 1808, el almirante Rosily retira sus barcos al interior de la bahía, al lugar conocido como fosa de Santa Isabel. Tenía para hacerlo el permiso del gobernador de Cádiz, Francisco Solano, que lo concedió desoyendo el parecer de Apodaca y del teniente general Moreno, capitán general del departamento. Estos señalaban la conveniencia de mezclar en la bahía barcos españoles y franceses, para obtener una mejor posición defensiva en el caso de que la escuadra británica que bloqueaba Cádiz, compuesta por 12 navíos al mando del almirante Purvis, intentara combatirlos. Los navíos quedaron formando una línea en el siguiente orden: *Neptune, Príncipe de Asturias, Hero, San Justo, Algeciras, Montañés, Argonaute, Terrible, Pluton, San Fulgencio y San Leandro*.

El 30 de mayo, tras una reunión de generales, habiendo sido asesinado el tibio Solano se acuerda sustituirlo por el general Morla (25), que si bien era un anti-francés declarado no por ello olvidaba que los británicos eran rápidos en ayudar pero lentos en abandonar lo ocupado. Se acordó separar los buques españoles de los franceses, operación que se efectuó al día siguiente, y rechazar el ofrecimiento del almirante Purvis, que pretendía entrar en la bahía para atacar a la flota de Rosily y exigir la entrega de los barcos. Este, en vista de la situación creada, colocó sus barcos frente a La Carraca, para alejarlos de los fuertes de Matagorda y Puntales. La falta de espacio de los navíos españoles para maniobrar y atacar a los franceses hizo que el general Moreno optase por un ataque con fuerzas sutiles, organizadas en sendas divisiones al mando de los brigadieres José Quevedo y Miguel Gastón y del capitán de navío Rodríguez Rivera (26).

El ataque de las tres divisiones de unidades sutiles tendría como objetivo el abordaje de los navíos franceses, para lo que se les había provisto de dotación de infantería de marina. La acometida estaría apoyada por las baterías de Matagorda y Puntales, por los navíos *Príncipe de Asturias* y *Terrible*, acoderados en las proximidades del Trocadero, y por las baterías móviles situadas a la largo de la costa entre Puerto Real y la Isla de León.

(24) Por añadidura, las dotaciones acumulaban varios meses de retraso en la percepción de sus nóminas.

(25) Tomás de Morla Pacheco fue un artillero que escribió importantes trabajos referentes a su profesión. Alcanzó el grado de teniente general y con posterioridad fue el encargado de firmar con el general Berthier, del Ejército francés, la rendición de Madrid el 4 de diciembre de 1808. Políticamente prestó servicio tanto en el Ejército de Cádiz como en el de José I.

(26) Moreno tomó esta decisión en contra del parecer de varios mandos, que preferían enviar al combate navíos.

El ataque del día 9 puede decirse que terminó en tablas, de modo que Morla propuso repetirlo. Pero para ello precisaba de una pólvora de la que carecía, así que hubo de conformarse con ordenar ampliar las baterías en tierra, si bien la fuerza de lanchas cañoneras se reforzó con 10 unidades foráneas llegadas de Málaga, al mando de Francisco Mourelle. Además, para evitar que los franceses intentasen entrar en el arsenal, se bloqueó la entrada a este hundiendo el navío *Miño* y la urca *Librada*. La finta dio resultado, ya que Rosily, acorralado y sin posibilidad de recibir ayuda, decidió aceptar la rendición sin condiciones que, como única salida, le había ofrecido Morla el 14 de junio. Las fuerzas españolas perdieron una cañonera y un místico (27), mientras que los franceses cifraron sus pérdidas humanas en 13 muertos y 51 heridos, a las que se deben añadir los 3.676 tripulantes apresados junto a su almirante.

La guarnición del castillo de Matagorda, durante el combate, cumplió con la misión de colaborar en impedir la salida de la flota francesa a alta mar, cosa que habría sido, por otra parte, poco probable, pues la flota británica era muy superior. Es de suponer que la artillería del castillo se empleó, aunque no debió de tener gran trascendencia en el resultado del combate.

El ataque francés

En enero de 1810, José I necesitaba dar un golpe mortal a la Junta Nacional, erigida en gobierno antifrancés, para consolidar el trono, al mismo tiempo que hacía méritos ante su hermano Napoleón, flamante vencedor en Ocaña. La Junta Nacional, en su peregrinaje hacia Cádiz, se encontraba en Sevilla.

El mariscal Soult fue el encargado de organizar la invasión de Andalucía, para lo cual dispuso de un ejército de 55.000 hombres, constituido por el 1.^{er} (comandante, mariscal Victor), el 4.^o (comandante, mariscal Sebastiani) y el 5.^o Cuerpo de Ejército (comandante, mariscal Morthier). Además, contaba con algunos regimientos de tropas españolas. El mariscal Victor (28), al que se le había asignado la tarea de entrar en Andalucía por el desfiladero de Despeñaperros, conquistó Córdoba el 23 de enero y Sevilla el 1 de febrero, pero se presentó en la bahía gaditana con retraso (el 5 de febrero) por no seguir la ruta Écija-Utrera-Jerez, lo que le habría permitido llegar a Cádiz antes que el duque de Alburquerque, que acudía con el 4.^o Ejército español a defender la ciudad.

En quince días las tropas francesas habían conquistado Andalucía. Napoleón considera un error haber retrasado el ataque a Cádiz, lo que se achacó a los deseos personales de Soult, interesado en situar en Sevilla su residencia si,

(27) Recibe el nombre de *místico* una pequeña embarcación con aparejo mixto, mezcla de latino y del propio del quechamarín. Montaba menos de 10 cañones y se dedicaba al servicio de guardacostas.

(28) Claude Victor Perrin, duque de Belluno. A los quince años ingresó como tambor en el Ejército francés, en el que llegó a ser mariscal con cuarenta y siete años, y posteriormente ministro. Participó con el duque de Angulema en la invasión de España por los Cien Mil Hijos de San Luis.

como esperaba, se le concedía el gobierno del sur de España. No menor fue el error, este cometido por el mismo emperador, de asignar la dirección de los cuerpos de ejército a mariscales, lo cual hizo que se resintiera la disciplina en la cúpula del ejército atacante.

La Junta Nacional, presidida por el marqués de Astorga, ante el ataque de Víctor abandona Sevilla camino de Cádiz junto a los 4.500 hombres de la guarnición de la ciudad, al mando del vizconde de Gand (29). En su huida, la Junta deja en manos francesas los importantes centros fabriles sevillanos, entre los que se destacaba la Maestranza de Artillería, que tenía en almacén y proceso de fabricación 600 cañones ya fundidos, 12 millones de balas de fusil y 300.000 libras de pólvora, importantes pertrechos que recomendaban la conquista de Sevilla, como recuerda el mariscal Soult en sus memorias, intentando justificar el error estratégico de no haber avanzado con la máxima rapidez posible contra Cádiz.

En el transcurso de 1811, el cuerpo de ejército francés del mariscal Víctor sumaba 16.942 infantes y 2.000 artilleros y zapadores con 3.208 caballos, según los Estados del Service historique de l'Armée. Actuaba como jefe de Estado Mayor el general de brigada Semellé, y la fuerza estaba al mando de los generales siguientes:

- jefe de la Artillería: general de brigada D'Aboville;
- jefe del Cuerpo de Ingenieros: general de brigada Garbé;
- 1.^a División: general conde de Ruffin (muerto en combate);
- 2.^a División: general Leval;
- 3.^a División: general Villate;
- grupo de reserva: general Cassan (posteriormente hecho prisionero);
- grupo de caballería: general Perrymond;
- grupo de apoyo de la Marina: el capitán de navío Saisseux.

Además, acompañaban a este ejército algunos oficiales españoles, entre ellos el teniente general de la Armada José Justo Salcedo (30), que intentaban suavizar las relaciones entre las autoridades locales y el invasor y redujeron eficazmente las represalias por los ataques guerrilleros a las fuerzas regulares francesas.

La zona de Matagorda estaba cubierta por la 1.^a División, dirigida por el general Ruffin, que tenía su cuartel general en Puerto Real y disponía de dos

(29) En el Estado Militar de España de 1805, el vizconde de Gand figura como teniente general con antigüedad de 1795.

(30) Tan desafortunada cooperación, realmente ordenada por el propio rey al marchar para Bayona, se intentó justificar por el general Salcedo, a nuestro parecer sin gran éxito, en el manifiesto enviado a las Cortes el 2 de octubre de 1820: «Salí de Madrid en enero de 1810 instado por el Gobierno para seguir con el ejército que iba a Andalucía a fin de recoger a mi hijo herido en Ocaña y en todos los pueblos del camino abogué, consolé y socorrí con mis consejos y dinero a muchos infelices que vagaban por los campos temiendo ser degollados en los pueblos».

regimientos con base en El Puerto de Santa María, y un regimiento, el 96 de Línea, con base en Puerto Real. Además, la división contaba con el Batallón «1.^{er} d'Elite», con base también en Puerto Real. Frente a esta fuerza, los defensores disponían únicamente de una pequeña guarnición, inferioridad que no se subsanó hasta la llegada del 4.^o Ejército español, al mando del duque de Alburquerque (31), que llegó veinticuatro horas antes que el mariscal Victor al Puente Zuazo, en la bahía de Cádiz. El duque encontró allí una situación muy difícil para su tropa, dadas las dificultades de abastecimiento de víveres, pertrechos y dinero, lo que le obligó a elevar, el 17 de marzo de 1810, un extenso y documentado memorándum al serenísimo señor don Francisco Javier de Castaños, presidente del Consejo de Regencia, con las reclamaciones pertinentes.

Estas fuerzas se vieron reforzadas por la llegada del contingente del teniente general Manuel de la Peña y de las tropas del teniente general sir Thomas Graham, barón de Lynedoch, formadas por soldados portugueses y británicos. Estos efectivos desembarcaron en Algeciras y se enfrentaron con un destacamento francés formado por dos regimientos, al que vencieron, en las cercanías de la playa de La Barrosa, antes de entrar en Cádiz. De esta forma, teniendo en cuenta el envío de dos divisiones —una al mando del general José de Zayas y la otra al del general Francisco Ballesteros— a operar fuera de la bahía de Cádiz, las tropas para la defensa de la ciudad y de su zona de influencia a las órdenes del teniente general Manuel de la Peña, según rol de enero de 1811, eran las siguientes:

- Jefe de Estado Mayor, mariscal de campo Luis Lacy.
- Inspector de Artillería, mariscal de campo Gregorio Rodríguez.
- Inspector de Ingenieros, mariscal de campo Manuel Zappino.
- General jefe de la división de vanguardia y de la 1.^a División, José de Zayas. Se componía de 12 regimientos y del Cuerpo de Cadetes del Colegio Militar de la Isla. Cinco de los regimientos fueron enviados a reforzar otros frentes; cuatro, desplegados en la zona de Torregorda, y el resto de guarnición se desplegó en la Isla de León.
- General jefe de la 2.^a División, Pedro Téllez Girón, príncipe de Angona. Esta división se componía de dos brigadas:
 - General jefe de la 1.^a Brigada de la 2.^a División, José María Pusterlá. Se subdividía en cuatro regimientos, desplegados entre la Isla y Puerto Real.
 - General jefe de la 2.^a Brigada de la 2.^a División, Joaquín Virués. Se articulaba en tres regimientos, desplegados en la zona de Sancti Petri.

(31) El general José María de la Cueva, duque de Alburquerque, general jefe del 4.^o Ejército español. En el enfrentamiento que sostuvo con la Junta de Cádiz cuando le reclamó los pertrechos precisos para la tropa, ambas partes mantuvieron posturas exageradas y fuera de lugar que concluyeron con la sustitución de De la Cueva por el teniente general Manuel de la Peña. El duque de Alburquerque sería nombrado después embajador en Londres, donde moriría al año siguiente.

En total, la fuerza desplegada en la defensa de la Isla de León y de Cádiz alcanzaba los 17.000 hombres, con 400 caballos y 350 cañones, a los que hay que añadir las milicias locales y las tropas británicas y portuguesas del teniente general Thomas Graham, compuestas de 10 regimientos británicos y uno portugués muy disminuidos de personal, ya que sumaban 4.000 hombres, con 400 caballos y 70 cañones. Estas fuerzas estaban desplegadas entre la Isla de León y la playa de Sancti Petri.

Conquista de Matagorda

Los ejércitos franceses, atrincherados en una línea que pasaba por Chiclana de la Frontera, Puerto Real, El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda, pusieron sitio a la ciudad de Cádiz y la Isla de León. Los enfrentamientos entre los ejércitos se focalizaron en la península del Trocadero, en poder de los españoles, y en el caño de Sancti Petri, en la zona de Chiclana. El terreno fangoso que rodea las sólidas fortificaciones gaditanas resultó muy difícil de atravesar para las tropas napoleónicas, que además sufrieron la falta de suministros producida por la actuación de la guerrilla en la retaguardia, por lo que el sitio francés a Cádiz fue en gran medida ilusorio. Los gaditanos estaban mejor abastecidos por mar que los franceses por tierra. En realidad, un serio estudio estratégico señala con claridad que no había esperanza alguna de que se pudiera tomar la ciudad, ya que, se puede decir, el dominio efectivo francés en Andalucía se limitaba a las llanuras del Guadalquivir y a la ciudad de Sevilla. Realmente, el ejército «sitiado» era el francés, desplegado en terreno hostil y padeciendo una creciente dificultad de suministros. Esta situación es muy comparable a la del ejército alemán del mariscal Erwin Rommel en África en 1942.

La toma de la península del Trocadero, en poder español, era precisa para poder bombardear Cádiz y tener la posibilidad de un asalto de fuerzas anfibas (32); por ello se precisaba un ataque al castillo de Matagorda, que era la plataforma de artillería perfecta, desde la cual los franceses pretendían probar contra la ciudad los obuses Villantroys.

El 4 de febrero de 1810 los franceses llegaron a Puerto Real. El ataque lo realizó la 1.^a División, al mando del general conde de Ruffin, compuesta por tres regimientos y un batallón de élite. Los encargados de la operación fueron

(32) El 24 de octubre de 1810, gracias a la información obtenida de oficiales prisioneros, las autoridades gaditanas tuvieron fehaciente noticia de la llegada a Sanlúcar de Barrameda del coronel ingeniero barón de Saizieu. Llegaba con carpinteros de ribera del 2.º Batallón de la Guardia Imperial, para tener preparadas 22 lanchas cañoneras y 50 embarcaciones de transporte, con capacidad para 4.000 soldados, dispuestas para un asalto por mar en la zona de Puntales, operación que se realizaría embarcando la tropa en Matagorda. Algunas de estas lanchas cañoneras se pasaron por tierra a la fosa de Santa Isabel arrastrándolas a través de la península de Matagorda, desde el río San Pedro hasta el caño del Trocadero, mediante un sistema de anguilas e imadas —similar al empleado en las botaduras de barcos— de un kilómetro de longitud.

los regimientos de línea número 24, al mando del coronel Jamin, y número 96, al mando del coronel Maingrot (33). Dicha operación comenzó por la conquista del poblado de Puerto Real, tras de la cual la fuerza atacante se dirigió hacia el Puente Zuazo, que encontró inutilizado gracias a la acción defensiva de las tropas del duque de Albuquerque. Esta obstaculización del avance enemigo hacia San Fernando y Cádiz obligó a los franceses a formar una línea de bloqueo que dejaba la península del Trocadero (34) en manos de los defensores de Cádiz, línea fortificada de unos 50 kilómetros y en la que se dispusieron 400 cañones de gran calibre, muchos de ellos procedentes de la requisa efectuada en la fábrica de armas de Sevilla.

Los aliados se defendieron gracias a las guarniciones y a las tropas de refuerzo de los castillos de Matagorda (35) y San Luis, a los disparos realizados por los navíos *San Justo* y *San Francisco de Padua*, acoderados cerca del muelle, y a las fuerzas sutiles de la Armada.

Todos los días se registraban escaramuzas que ocasionaban muertos y heridos en el lado francés, el cual no obstante se robustecía conforme iba recibiendo artillería pesada. Tan contundente fue la respuesta dada con ella por los franceses que, en algunas jornadas, estos llegaron a soltar 458 bombas y a disparar 621 tiros de cañón.

El 21 de febrero de 1810 llegó a Matagorda la ayuda británica, compuesta por una avanzadilla formada por 88 soldados escoceses, al mando del capitán Archibald MacLaine, pertenecientes al Regimiento 79, que junto al 94 y al 2.º Batallón del 87 (Reales Fusileros Irlandeses) había llegado a Cádiz unos días antes al mando del general británico William Stewart (36). En los dos meses siguientes las defensas del fuerte siguieron aumentando, hasta completar una dotación de unos 150 hombres, más las embarcaciones que desde las aguas de la bahía defendían el castillo.

(33) El sistema operativo preveía mantener durante quince días un regimiento en línea de combate y dejar entretanto otro de reserva en Puerto Real. El regimiento de reserva convivía con la población, la cual, por cierto, suministraba a la tropa cuanto necesitaba a precios que podríamos considerar abusivos.

(34) En el Trocadero, los conquistadores encontraron gran cantidad de tabaco en balas dispuesto para la exportación, así como de mercurio listo para embarcar hacia las posesiones españolas en América — se utilizaba en las minas de metales preciosos—. El alto valor de esta mercancía fue un alivio para la tesorería del rey José I.

(35) El castillo de Matagorda había empezado a ser derruido por su lado marítimo para evitar su utilización por las tropas francesas. Esta operación fue suspendida por orden del general británico Stewart, quien ordenó reconstruir lo derribado.

(36) Es curiosa la desconfianza que suscitaba en las autoridades militares españolas la estancia de tropas británicas en territorio español, especialmente en sitios que pudieran ser interesantes para Gran Bretaña. Por eso no es de extrañar que las tropas del general Stewart se destinasen a operaciones en la península, a pesar de las buenas relaciones que las autoridades militares españolas mantenían con el embajador británico, el marqués de Wellesley. Este había arribado a Cádiz el 31 de julio de 1809, a bordo del navío *Donegal*, acompañado de su familia, y a su llegada se le rindieron honores de capitán general, usando como alfombra al desembarcar una bandera francesa.

Sitiados y sitiadores comprendían la importancia de Matagorda, clave para controlar el paso al arsenal de La Carraca y para bombardear con fuego artillero la ciudad de Cádiz; no obstante, mientras que el general Stewart disponía para la defensa del castillo de unos 800 soldados y marineros, el mariscal Victor contaba con los 8.000 concentrados para el ataque.

Los franceses, para atacar al fuerte de Matagorda, dispusieron de un gran hangar donde preparar las baterías de artillería pesada precisas para abatirlo. A las dos de la mañana del 21 de abril, en medio de una fuerte lluvia, la artillería francesa comenzó a descargar una tempestad de bombas sobre el castillo. Este primer ataque se centró en la flota que ayudaba a Matagorda, formada por los navíos *San Francisco de Paula* y *San Justo*, acoderados en las inmediaciones del castillo, y en las embarcaciones sutiles que colaboraban con su artillería. En poco más de una hora, el ataque artillero dejaba desprotegido el baluarte, ya que a las 15.30 las balas rojas (37) habían causado tales daños en las embarcaciones que estas debieron emprender la huida. Valga como muestra de la magnitud del castigo sufrido por el castillo el hecho de que, solo en ese día, las fuerzas francesas efectuaron 2.740 disparos sobre Matagorda, empleando cañones y obuses.

Desde el castillo de Matagorda se esperó al amanecer para responder al fuego enemigo, lo que se llevó a cabo con gran precisión, destacándose en la acción el artillero teniente Brereton, por su valor y pericia. Al amanecer, los franceses, utilizando las balas rojas, habían incendiado el castillo, haciendo así imposible que las tropas hispanobritánicas mantuviesen la posición. Durante el día el fuego alcanzó momentos de extremada violencia que remitió al atardecer, lo que se aprovechó por los defensores para reorganizarse y atender a los heridos.

A las seis de la mañana del 22 de abril se reanudó el fuego artillero francés, que al parecer adquirió más virulencia que en la víspera. Una de las balas acertó al polvorín, cuya explosión causó tan grandes daños que se decidió abandonar la posición. La retirada se llevó a cabo a las 10.00 del 22 de abril, después de que, tras dos días de ataque, el contingente hispanobritánico hubiese sufrido 73 bajas, mientras que las de las fuerzas francesas se cifraban en treinta y cuatro. Para abandonar la posición se utilizaron los botes del navío HMS *Atlas*, de 74 cañones, insignia del almirante Purvis (38). En el castillo quedó un comando al frente del capitán Stackpole, de la Royal Navy, y del capitán Landmann, del Cuerpo de Ingenieros, con la misión de minar la fortaleza e inutilizar la artillería abandonada. Pero la

(37) Las balas rojas eran bombas incendiarias que ocasionaban gravísimos destrozos en los barcos. En aquella época su utilización se consideraba crimen de guerra.

(38) Este navío, perteneciente a la clase Duke, había sido construido en 1782 en Chatham Dockyard, con arreglo a un proyecto de Nicholas Phillips. Concebido originalmente como navío de 98 cañones, con posterioridad se transformó en un 74 cañones. En su acción en Cádiz perdió 50 tripulantes, entre muertos y heridos.

voladura fracasó, por lo que el castillo pudo ser utilizado por los franceses. Los soldados, tras mantener todavía en la mar varias escaramuzas con las fuerzas sutiles de la Armada francesa, fueron transportados desde los botes a bordo del navío HMS *Invincible*, que se encargó de trasladarlos a Cádiz.

No podía faltar en tan importante acontecimiento la presencia de una figura heroica: Agnes Reston, de soltera Harkness, escocesa natural de Stirling (39) y esposa del sargento del Regimiento 79 James Reston. Conocida con el sobrenombre de «la Heroína de Matagorda», con su hijo de cuatro años, y junto a otras dos mujeres, se dirigió a Matagorda, donde, durante los dos días que se prolongó el combate, descolló por su valentía atendiendo a los heridos y colaborando en el suministro de munición y alimentos a los combatientes. El hecho salió a la luz pública gracias a un artículo publicado en el *Glasgow Citizen* y reproducido en *The Times* de Londres.

Las tropas francesas asaltaron el castillo, abandonado a toda prisa por las fuerzas hispanobritánicas, que en su urgencia por retirarse dejaron cadáveres, heridos y hasta las banderas ondeando en sus mástiles. Afortunadamente, estas fueron respetadas por el enemigo, de modo que en Matagorda pudieron verse tres banderas ondeando juntas: la española, la británica y la francesa.

Matagorda, al servicio de los franceses

De esta manera, en la jornada del 22 de abril el castillo de Matagorda fue conquistado por los invasores. Con la ocupación del fuerte y el control absoluto de esta orilla de la bahía, las tropas imperiales comenzaron, pocas semanas después, el bombardeo de Cádiz, anhelada acción para la que utilizaron los innovadores cañones obuses Villantroys aunque, afortunadamente para la ciudad, no con los resultados deseados.

Conquistado por los franceses el fuerte de Matagorda, se procedió a instalar una batería de ocho morteros diseñada por el coronel de Artillería Villantroys, que disparaba obuses de 11 pulgadas a cinco kilómetros de distancia. Los obuses, bajo el control del general Ruty, habían sido fundidos en la sevillana Fábrica de Cañones San Bernardo, bajo la dirección del catalán Pere Ros, nacido en La Seu d'Urgell. Se dispararon 472 balas de obús rellenas de plomo, de las cuales muchas o no explotaron o lo hicieron con nula precisión. Tan desastroso resultó el bombardeo que el pueblo gaditano lo tomó como motivo folclórico (40). Una vez reconquistado el fuerte de Matagorda por las

(39) Pequeña ciudad escocesa situada al fondo del Firth of Forth, en Edimburgo.

(40) Los historiadores no coinciden ni en el número de obuses instalados ni en su calibre. Al parecer, las características de estos proyectiles —incluido su calibre— se modificaron intentando conseguir el avance deseado. Por otro lado, la unidad de medida empleada por los historiadores no aclara a qué pulgadas se refieren cuando dan este dato. Para colmo de imprecisiones, no se precisa cuántos cañones se instalaron en Matagorda y cuántos en el Bajo de la Cabezuela, en un puesto de artillería que recibió el nombre de «Fuerte Napoleón».



Obús villantroys regalado al gobierno británico en recuerdo de la labor de su ejército en la defensa de Cádiz. Parque de St. James (Londres).

fuerzas españolas, cuatro de los cañones fueron desguazados, otros dos se tiraron al agua, hundiéndose en los más de 20 metros de fango que hay en la zona, y los dos últimos pueden hoy contemplarse en el parque de St. James, en Londres, como regalo español en honor del general de las tropas británicas, duque de Wellington.

España en 1823

Tras la victoria del general Riego, el 1 de enero de 1820, el rey se vio obligado a aceptar la Constitución de Cádiz. La ley fundamental chocaba frontalmente con sus principios, pero la doblez que presidía sus actos le permitió jurar la Carta Magna el 12 de marzo, pronunciando felonamente aquella histórica frase de «marchemos francamente, y yo el primero, por la senda constitucional».

Afortunadamente, el pueblo soberano y liberal saciaba sus iras antiabsolutistas incruentamente. Se dice que, después del juramento, el pueblo, enardecido, coreaba una tonada gaditana conocida como *El trágala*, cuyas escarnece-

doras estrofas llegaron a entonarse delante del indignado rey. *El trágala* era una réplica a la realista *La Cachucha*, a cuyos sones desfilaban los «serviles», es decir, los partidarios de Fernando VII (41). Esta canción, según Mesonero Romanos, fue entonada por el mismísimo general Riego en un mitin de gala en el madrileño Teatro del Príncipe. El estribillo del texto, que no desmerece un ápice del resto de su contenido, reza así: «Trágala, trágala / Trágala, trágala / Trágala, trágala / Trágala, perro». Sus groseras estrofas, al decir del mencionado costumbrista madrileño, ejercieron una «perniciosa influencia (...) en la opinión de las masas populares y en la marcha violenta de la revolución». Lo del «trágala, perro», unido a lindezas tales como declarar al monarca «incapaz para gobernar», constituyó una afrenta que Fernando VII no olvidaría.

Pero las cosas se presentaban difíciles tanto para los realistas, partidarios de lo tradicional, como para los constitucionalistas, cuyos más destacados miembros pertenecían a la masonería y preconizaban la superación de la monarquía y del sistema social, político y religioso que había regido en España en el siglo XVIII.

El país llegó a una situación que podíamos definir como de preludio de una guerra civil si omitimos hechos como los acaecidos en La Seu d'Urgell, catalogables como de guerra no declarada. En enero de 1823 el rey, solapadamente, acude en petición de ayuda al Congreso de Verona, controlado por Austria. Las potencias allí reunidas, alarmadas ante la perspectiva de que el virus liberal español se contagiase a sus dominios, recomendaron la derogación de la Constitución de 1812.

La Santa Alianza

La Santa Alianza, suscrita en París por los monarcas de Austria, Rusia y Prusia el 26 de septiembre de 1815, acordaba el mantenimiento de unas relaciones políticas entre Estados basadas en los principios del cristianismo. A tenor de estos principios, en el referido Congreso de Verona, celebrado el 22 de noviembre de 1822, las potencias firmantes del acuerdo se alinean con el Reino Unido de Gran Bretaña y, atendiendo a la reclamación de Fernando VII —quien solicita la intervención, a pesar de que, tras el pronunciamiento de Riego, había jurado lealtad a la Constitución de Cádiz—, deciden colaborar en la reinstauración del absolutismo en España,

En virtud de estos acuerdos, el 7 de abril de 1823, un ejército conocido como «los Cien Mil Hijos de San Luis» invade España. En esta hueste mercenaria participaron muchos franceses que habían pertenecido a las tropas de

(41) Los serviles, que habían recibido a Fernando VII con alegría, tenían canciones tales como *La Cachucha*, cuyos versos eran de un estilo lírico casi «cursi»: «Tengo yo una Cachuchita / que siempre está suspirando / y sus ayes y suspiros / se dirigen a Fernando...». El estribillo, ridículo pero con mucho más «mensaje», rezaba así: «Pitita, bonita, / con el pío, pío, pon; / ¡Viva Fernando / y la Inquisición!».

ocupación en España, entre los que destacamos al mariscal Victor. Este ejército, al frente del cual se encontraba el duque de Angulema (42), se componía de 95.062 efectivos divididos en cinco cuerpos, al respectivo mando del duque de Reggio, el conde de Molitor, el príncipe de Hohenlohe, el mariscal Moncey y el conde de Bourdesoulle. Las fuerzas invasoras fueron apoyadas por tres divisiones de voluntarios españoles, al frente de las cuales se encontraban el conde de España, el general Quesada y el barón de Eroles.

Los franceses entraron en España el 7 de abril, atravesando el río Bidasoa, no sin antes desarticular un intento de sublevación iniciado por algunos elementos liberales dentro de sus propias filas. Llegaron a Puerto Real el 31 de agosto, con lo que es fácil concluir que no encontraron serias dificultades en su avance por la Península. Solo el general Espoz y Mina, en Cataluña, fue capaz de oponer una resistencia eficaz, tan tenaz que Barcelona fue la última ciudad española que cayó en manos de los franceses.

La invasión desató en España movilizaciones de alcance. Así, al entrar las fuerzas francesas en territorio nacional, las Cortes y el gobierno deciden trasladarse a la ciudad de Sevilla, llevándose consigo al rey y a la familia real, a pesar de las fuertes protestas del monarca, quien alegaba que su mal estado de salud desaconsejaba el viaje. Por su parte, los franceses, una vez conquistado Madrid, constituyeron una regencia en tanto no se obtenía la libertad del rey. Este organismo, a propuesta de los Consejos de Castilla e Indias, estaba formado por el duque del Infantado, el duque de Montemar, el obispo de Osma, el barón de Eroles y Antonio Gómez Calderón, quienes nombraron un gobierno provisional y restablecieron algunas instituciones del Antiguo Régimen. Posteriormente, visto el rápido avance del ejército invasor, las Cortes y el gobierno deciden dirigirse a Cádiz, por ser esta plaza más fácil de defender. En este traslado obligaron al rey y a su familia a seguir los pasos del resto de las autoridades, amenazándole con la aplicación del artículo 187 de la Constitución, que facultaba a las Cortes para nombrar una regencia provisional cuando el rey se imposibilitase «de ejercer su autoridad por cualquier causa física ó moral».

La batalla del Trocadero

El ánimo de las tropas y del pueblo español distaba del vibrante patriotismo provocado por la invasión napoleónica más de dos décadas antes; por un lado, la fisura entre «las dos Españas» y, por otro, el ejemplar comportamiento

(42) Luis Antonio de Artois nació el 6 de agosto de 1775, hijo de Carlos Felipe de Borbón, conde de Artois y hermano menor de Luis XVI, y de María Teresa de Saboya. Casado con su prima María Teresa de Francia, regresó a a su país cuando su tío Luis XVIII ascendió al trono. Vencedor en la batalla del Trocadero y libertador de Fernando VII, de vuelta a Francia recibió, el 16 de septiembre de 1824, el título de príncipe del Trocadero como premio a su actuación en España. Al ascender su padre al trono como Carlos X, se convirtió en delfín de Francia y heredero de la corona, que no llegó a ceñirse aunque sus partidarios lo consideraron Luis XIX de Francia y Navarra. Murió el 3 de junio de 1844.

de los Cien Mil Hijos de San Luis con la población civil facilitaron la invasión. No obstante, al pueblo llano también le alcanzó algún «efecto colateral»; y así, por ejemplo, durante los tres meses de ocupación de Puerto Real, el duque de Angulema gravó con un impuesto a los vecinos, a quienes además obligó a colaborar con aprovisionamientos para la tropa y la caballería.

El plan de conquista de Cádiz era el mismo que el planteado por el mariscal Victor en el primer sitio, pero con una variante: como quiera que, en esta ocasión, el mar estaba en manos de los atacantes, el sitio de la ciudad se podía cerrar totalmente. Los franceses pensaban atacar Cádiz por dos vías: la primera, asaltando la península del Trocadero, defendida por un regimiento de 1.500 hombres —entre los que se contaban destacados políticos liberales (43)— al mando del teniente coronel José Grases (44), para, una vez conquistada, bombardear desde allí la ciudad hasta su rendición. El segundo camino sería la conquista de Chiclana para, a través del Puente Zuazo, alcanzar Cádiz por el istmo. Al parecer no se contemplaba un desembarco en la zona de Puntales.

La defensa del Trocadero se preparó con tiempo suficiente para crear un canal artificial que convertía la península de Matagorda en una isla (45). En paralelo a este canal se dispusieron defensas para impedir el paso de la caballería, y para taponar a la infantería, también en paralelo, se cavaron trincheras en forma de dientes de sierra, detrás de las cuales se colocaron los puestos de artillería de campaña. A toda prisa se retomaron las obras de reconstrucción de las defensas, destruidas durante la Guerra de la Independencia.

Las primeras escaramuzas se produjeron el 16 de julio, pero se trataba solo de un tanteo. Mientras tanto, se iniciaron los trabajos de reconstrucción de Matagorda y Fort Luis. Por fin, el 30 de agosto, los franceses bombardearon las líneas españolas de defensa, especialmente la línea del Trocadero y el Molino de Guerra. Entre las dos y las tres de la madrugada del 31, los franceses, aprovechando la marea baja en el canal artificial, y posiblemente ayudados por algún informador local, vadearon el caño de Cortadura con el agua al pecho y las armas en alto, tomando por sorpresa a las tropas españolas, a las que atacaron «a la bayoneta». Según el Diario Oficial de Operaciones, estas transcurrieron así:

«La primera línea quedó fácilmente tomada, así como el Molino de Guerra. No pudiendo juntarse muchos para arrollar á bayoneta al enemigo,

(43) Entre ellos anotamos a Manuel Cortina Arenzana, que fue alcalde de Sevilla; al teniente de Artillería Francisco Lujan, hijo del secretario de las Cortes, y a los tenientes de Ingenieros José Falledo y Pedro Abelló, prisioneros de los franceses.

(44) El teniente coronel Grases era un destacado miembro del grupo liberal que se oponía al traslado de tropas para mantener las posesiones americanas, a las que pretendía retener aplicando la Constitución. El grupo de conspiradores, presididos por Antonio Alcalá Galiano y Juan Álvarez de Mendizábal, estaba formado, junto con Grases, por el comerciante Javier Istúriz, los letrados Vadillo y Vallesa, Vicente Beltrán de Lis, Gutiérrez Acuña y el médico Juan Manuel de Aréjula.

(45) En la figura 3 puede verse, con el número 20, el trazado del canal artificial que une el río San Pedro con el caño de María. El canal puede vadearse a pie en las mareas bajas.

ocurriendo lo inevitable y terrible confusión, propia de casos semejantes. Los cuerpos en la oscuridad de la noche se habían mezclado unos con otros. Grases se había retirado a segunda línea. El enemigo volvió contra los españoles sus propias piezas, arrojando granadas á los que huían.

»Hasta las nueve de la mañana se logró prolongar la resistencia. Embarcáronse unos en dirección de Puntales; muchos murieron ahogados en el fango del Caño; otros buscando la salvación ó perecieron por el fuego de los franceses ó quedaron prisioneros de los franceses, entre ellos el Coronel Grases y los Tenientes del cuerpo de Ingenieros D. José Falledo y D. Pedro Abelló. Calculóse en mil hombres la pérdida de esta acción».

Desde Matagorda se empezó a bombardear Cádiz, donde el rey Fernando VII permanecía retenido desde hacía tres semanas, lo que obligó a las fuerzas españolas a rendir la ciudad el 23 de septiembre de 1823, tras de lo cual el rey fue liberado y restaurado en el trono.

El 1 de octubre, embarcado en una falúa patroneada por el teniente general Cayetano Valdés (46), el rey y su familia abandonaron Cádiz para desembarcar en El Puerto de Santa María, donde el duque de Angulema les había preparado un recibimiento. Una vez en libertad, Fernando VII no respetó el compromiso firmado en el acta de rendición de Cádiz y rompió la amnistía ofrecida. Y así, procedió a represaliar a los revolucionarios, 30.000 de los cuales fueron ejecutados; condenó a muerte a los miembros de la Regencia; decretó la proscripción a 15 leguas de la corte y reales sitios de cuantos hubieran ocupado cargos militares o políticos durante el régimen liberal; abolió la Constitución de 1812, y elevó al rango de ministro de Estado a su confesor, a quien comunicaba las noticias: «Mi augusto y amado primo el duque de Angulema al frente de un ejército valiente, vencedor en todos mis dominios, me ha sacado de la esclavitud en que gemía, restituyéndome á mis amados vasallos, fieles y constantes».

Según Pérez Galdós, la batalla del Trocadero fue un *succès d'estime* que políticamente convino resaltar, pues Francia precisaba engalanarse de hechos gloriosos, verdaderos o legendarios. Lo que no fue sino un encuentro a nivel de regimientos se convirtió en una epopeya que dio lustre al imperio francés, encumbrada hasta quedar homologada con Austerlitz y Wagram, batallas con las que el encuentro regimental del Trocadero comparte lugar en el Arco del Triunfo de París.

Conclusión

En la segunda mitad del siglo XIX, se decide destinar aquellos terrenos regados con la sangre de españoles, franceses y británicos para recibir otro

(46) Cayetano Valdés, en 1823, era diputado en las Cortes de Cádiz y ostentaba la graduación de teniente general de la Armada. Condenado a muerte en rebeldía, huyó a Gran Bretaña y regresó a España reinando Isabel II, quien le rehabilitó y ascendió a capitán general.



Estado actual de los restos del castillo de Matagorda. Al fondo se divisa la ciudad de Cádiz.

tipo de riego: el del sudor de la dura tarea diaria. En agosto de 1862, la reina Isabel II, siendo ministro de Fomento Vega de Arjevijo, concede a Ángel Labarrieta el permiso para construir en la península de Matagorda un complejo portuario que incluye medios de reparación naval. Mal debieron de ir las cosas cuando el 13 de septiembre de 1870, siendo ministro José Echegaray, en la *Gaceta de Madrid* se publica una nueva concesión para la construcción de muelles en el Trocadero, esta vez a favor de Juan José Junco, quien tampoco llevó a efecto las obras autorizadas, lo que permitió que Amadeo I, siendo ministro de Fomento Alejandro Groizard,

otorgara en enero de 1872 a Antonio López la concesión definitiva, la que se traduciría en el complejo industrial de Matagorda.

Pocas ciudades de España han sido sede de tantos hechos históricos trascendentales como Cádiz en los siglos XVIII y XIX, por no mencionar los acaecidos a comienzos y en el curso de la guerra civil de 1936-1939, no incluidos en este trabajo por carecer de relación directa con el castillo de Matagorda. Pero cuando menos, por respeto a los lectores, permítasenos incluir, entre los hechos de importancia histórica para España ocurridos en Cádiz, la arribada el 19 de julio de 1936 del destructor *Churruca* y de la motonave *Ciudad de Algeciras* (47), que transportaban los 224 hombres pertenecientes al 1.º Tabor de Regulares de Ceuta, al mando del comandante Luis Oliver Rubio, transporte que inauguró al puente aéreo-marítimo de tropas de África a la Península. Desgraciadamente, al partir de Cádiz, en el *Churruca* ocurrieron hechos lamentables que no es necesario recordar.

Bibliografía

- ABRÉU, Pedro de (Fray): *Historia del saqueo de Cádiz por los ingleses en 1596*. Cádiz, 1866.
ALCALÁ GALIANO, Antonio: *Memorias*. Madrid, 1886.
BARRAGÁN MUÑOZ, José María: *Los puertos de la bahía de Cádiz*. Cádiz, 1987.
CAMPBELL, J: *Lives of the British Admirals and accurate naval history*. Londres, 1785.
CARNEVALI RODRÍGUEZ, Emilio: *Matagorda*. Madrid, 2008.

(47) El comandante militar del *Ciudad de Algeciras* era el teniente de navío Díaz del Río y González-Aller, cuyos apellidos figuran con frecuencia en la historia naval española. El destructor *Churruca* arribó a Cádiz a las órdenes del capitán de navío Fernando Barreto Palacios y, al salir de la ciudad, su dotación se sublevó a las órdenes del alférez de navío Luis Núñez de Castro.

- DONALDSON, Joseph: *Recollections of the eventful life of a soldier*. Edimburgo, 1854.
- CASTILLA MADRIÑÁN, Pedro: *Matagorda. Mito y esperanza*. Puerto Real, Cádiz, 2006.
- CONTRERAS Y LÓPEZ DE AYALA, Juan: *Historia de España*, t. V. Barcelona, 1969.
- FONDEVILA SILVA, Pedro: *Las galeras de España en el siglo XVIII*. Cartagena, 2009.
- Gaceta de la Regencia*, núm. 49: «Las fuerzas sutiles de la Armada». Cádiz, 1811.
- Gaceta de la Regencia*, núm. 50: «Golpes de mano y cañonera». Cádiz, 1811.
- GIROD DE L'AIN (Barón): *Dix ans. Mes souvenirs militaires, de 1805 à 1815*. París, 1873.
- LÓPEZ GARCÍA, Gerardo: *La trastienda de Trafalgar*. Madrid, 2010.
- : *Matagorda, el dique y la Marina Militar*. Madrid, 2013
- MARTÍNEZ-HIDALGO Y TERÁN, José María (dir.): *Enciclopedia general del mar*. Madrid, 1957.
- MORENO ESPINOSA, Alfonso: *Compendio de historia de España*. Cádiz, 1892.
- ORTIZ SANZ, Joseph: *Compendio de la historia de España*, libro XXII. Madrid, 1802.
- PERONA TOMÁS, Dionisio: *Los orígenes del Ministerio de Marina*. Madrid, 1998.
- ROMERO GONZÁLEZ, Jesús: *Matagorda, 1870-1940*. Cádiz, 1999.
- SILVESTRE DELGADO, Juan: *Annales eclesiásticos y seculares de la villa de Rota*. Rota, 1702.

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

- 1.—I JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
ESPAÑA Y EL ULTRAMAR HISPÁNICO HASTA LA ILUSTRACIÓN
- 2.—II JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA MARINA DE LA ILUSTRACIÓN
- 3.—SIMPOSIO HISPANO-BRITÁNICO (Agotado)
LA GRAN ARMADA
- 4.—III JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (I)
- 5.—IV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
LA ESPAÑA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX (II)
- 6.—*FERNÁNDEZ DURO* (Agotado)
- 7.—*ANTEQUERA Y BOBADILLA* (Agotado)
- 8.—V JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—ANTECEDENTES DE UN CONFLICTO
- 9.—I JORNADAS DE POLÍTICA MARÍTIMA
LA POLÍTICA MARÍTIMA ESPAÑOLA Y SUS PROBLEMAS ACTUALES
- 10.—*LA REVISTA GENERAL DE MARINA Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA*
- 11.—VI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA MARINA ANTE EL 98.—GÉNESIS Y DESARROLLO DEL CONFLICTO
- 12.—*MAQUINISTAS DE LA ARMADA (1850-1990)*
- 13.—I JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (I)
- 14.—II JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA
CASTILLA Y AMÉRICA EN LAS PUBLICACIONES DE LA ARMADA (II)
- 15.—VII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
POLÍTICA ESPAÑOLA Y POLÍTICA NAVAL TRAS EL DESASTRE (1900-1914)
- 16.—*EL BRIGADIER GONZÁLEZ HONTORIA*
- 17.—VIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL ALMIRANTE LOBO. DIMENSIÓN HUMANA Y PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 18.—*EL MUSEO NAVAL EN SU BICENTENARIO, 1992* (Agotado)
- 19.—*EL CASTILLO DE SAN LORENZO DEL PUNTALEA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDANA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLOGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA*
- 38.—*TRAFALGAR*
- 39.—*LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503-2003)*
- 40.—*LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA*
- 41.—*ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES*
- 42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA
- 43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA
- 44.—*LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)*
- 45.—*HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)*
- 46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA
- 47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR
- 48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
EL COMBATE DE TRAFALGAR
- 49.—*CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN*
- 50.—*V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN*
- 51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
DESPUÉS DE TRAFALGAR
- 52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO
- 53.—*VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PREENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA
- 59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III
- 60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR
- 61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NOROCCIDENTALES
- 62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO
- 63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III)
- 64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA
- 65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828
- 66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
ESPAÑA EN FILIPINAS
- 67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA
- 68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA.
JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA

SUSCRIPCIONES:

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

NÚMEROS SUELTOS:

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

EL CRUCERO CANARIAS Y LA TENTATIVA DE SALVAMENTO DE LOS NÁUFRAGOS DEL ACORAZADO ALEMÁN *BISMARCK* (MAYO DE 1941)

José Ignacio GONZÁLEZ-ALLER HIERRO
Contralmirante (R)

El acorazado *Bismarck* fue botado en los astilleros Blohm&Voss de Hamburgo el 14 de febrero de 1939, y entregado a la Marina alemana el 24 de agosto del año siguiente. De un desplazamiento máximo de 50.955,7 toneladas, sus medidas eran 251 metros de eslora, 36 de manga y 10,2 de calado a plena carga. Estaba armado con ocho cañones de 38 cm, doce de 15, 16 antiaéreos de 10,5, otros 16 de 37 mm y 12 ametralladoras de 20 mm. Podía embarcar hasta cuatro hidroaviones Arado-196 para observación del tiro. La planta propulsora se componía de tres juegos de turbinas, alimentadas por 12 calderas de alta presión con 150.000 caballos de potencia, que le proporcionaban más de 30 nudos de velocidad máxima. Su autonomía alcanzaba las 9.280 millas a 16 nudos. Poseía un fuerte blindaje. La dotación, en su última salida a la mar, ascendió a 2.206 hombres.

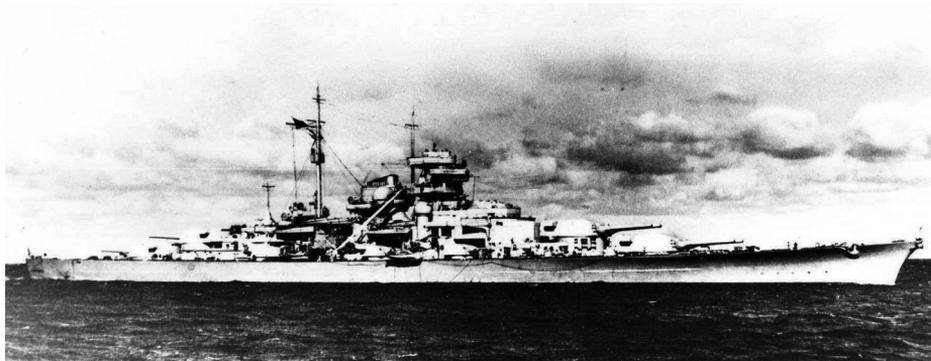
El *Bismarck*, al mando del capitán de navío Ernst Lindemann y luciendo la insignia del almirante Günther Lütjens, acompañado por el crucero pesado *Prinz Eugen* (capitán de navío Helmuth Brinkmann), participó en la operación *Rheinübung*, «Ejercicio Rin», contra el tráfico británico en el Atlántico norte, durante la que el acorazado resultó hundido el 27 de mayo de 1941 (AGA).

Ese día, a las 10.39, tras una caza encarnizada en la que la Marina británica aventuró al máximo sus posibilidades, desaparecía en aguas del Atlántico norte, en las circunstancias de todos conocidas y con la bandera arbolada, el acorazado alemán *Bismarck*, una de las unidades navales más potentes y hermosas en su tipo construidas a lo largo de la Historia.

A esa misma hora, centenares de hombres que habían conseguido abandonar su barco cuando recibieron la orden para ello forcejeaban con las olas, esperando ser recogidos por las unidades británicas, únicas presentes en el escenario final del combate. Entre ellos estaba el *Maschinen-Gefreiter* (aspirante mecánico) Kurt Heinz Trenkmann, quien, flanqueado de camaradas,



A la izquierda, el almirante Günther Lütjens (1889-1941), comandante de la Flota alemana, y a la derecha, el capitán de navío Ernst Lindemann (1894-1941), comandante del *Bismarck*, que protagonizaron en la mar la operación *Rheinübung* (Ejercicio Rin) contra el tráfico británico en el Atlántico norte. Ambos murieron el 27 de mayo de 1941, tras un combate sostenido con unidades de la Home Fleet. El primero desapareció en el puente del acorazado. Lindemann, por su parte, tras haber cesado el fuego británico se dirigió a la proa de su buque, paró en el castillo y, en posición de firmes, saludando al enemigo con la mano en la gorra, permaneció así hasta que la escora del *Bismarck* le arrojó al agua, desapareciendo entre las olas. La emotiva escena fue presenciada desde las proximidades del acorazado por muchos tripulantes que previamente habían abandonado el buque (MÜLLENHEIM-RECHBERG, pp. 277 y 278).



El crucero acorazado *Bismarck*.

contemplaba desolado cómo su querido *Bismarck* daba la vuelta poco a poco y, poniendo la quilla al aire, descendía a las profundidades del océano inclinado levemente hacia popa. Mientras tanto, Trenkmann y el puñado de hombres que le rodeaban, emocionados ante la escena, embadurnados de petróleo y debatiéndose en el agua, lo despedían brazo en alto cantando con voz agarrada el *Deutschland über Alles*, su himno nacional (1).

Pocas horas antes, en la madrugada del 27 de mayo, cuando las estaciones radio del III Reich tuvieron conocimiento de la situación extrema en que se hallaba el *Bismarck* —a través de mensajes británicos y noticias de prensa de la agencia Reuters—, las autoridades navales alemanas comenzaron a evaluar las medidas que se podían adoptar para rescatar a los supervivientes del acorazado, una vez finalizada la acción.

Como resultado de las gestiones realizadas por el vicealmirante Otto Schniewind, jefe de Estado Mayor del *Seekriegsleitung* (Alto Mando de la Kriegsmarine, con sede en Berlín), con la Armada española a través del capitán de navío Kurt Meyer-Döhner, agregado naval a la embajada de Alemania en Madrid, el almirante Salvador Moreno Fernández, ministro de Marina, envió a Ferrol, previa autorización de Franco y con conocimiento de la Royal Navy (2), el siguiente radiograma:

«Ferrol, día 27 de mayo 1941.

RADIOGRAMA

De MADRID, Para EL FERROL DEL CAUDILLO.

Texto: Del MINISTRO DE MARINA al COMANDANTE GENERAL DE LA ESCUADRA.

N.º Origen 13151. Sírvase V.E. disponer salida urgentísima de un crucero y de ser posible dos destructores, misión prestar auxilio náufragos buques de guerra alemanes entre ellos *BISMARCK* batido, situación aproximada 48 ° Latitud Norte, 15° Longitud Oeste. Interesa servicio Almirantazgo alemán y se desea desempeñarlo con la urgencia necesaria. Ampliaré información así como medidas que se adopten.

(1) Testimonio del propio Trenkmann al autor de este artículo en un acto de confraternización entre miembros de las Marinas alemana, británica y española, celebrado en Cartagena el 19 de junio de 1999, del que hablaremos más tarde. El mecánico fue recogido por el crucero inglés *Dorsetshire* con el último grupo de náufragos rescatado antes de que el avistamiento del periscopio de un submarino desatase una alarma que obligó a las unidades británicas a interrumpir el salvamento y abandonar la zona a gran velocidad, efectuando un fuerte zigzag (DELGADO BAÑÓN). Los hombres rescatados con vida por los ingleses que habían participado en la caza del acorazado fueron 110, ochenta y cinco en el citado crucero y veinticinco en el destructor *Maori*; por su parte, el buque meteorológico alemán *Sachsenwald* recogió dos hombres, y el submarino *U 74*, otros tres, lo que da un total de 115 supervivientes de una dotación de 2.206 personas.

(2) BRENNECKE, p. 430. Los británicos impusieron como condición el cumplimiento de la Segunda Convención de Ginebra (1929), en el sentido de que los supervivientes recogidos por las unidades españolas quedasen internados en España hasta el fin de la guerra. Hitler aceptó con reservas la colaboración española, porque daba a entender la impotencia alemana para apoyar a sus propias unidades navales en peligro (BRENNECKE, p. 432).

Hora sad.^a: 05 h 20 m.

Recibido en Hora 07h 45m» (3).

Al conocer la decisión española de apoyar la operación, el gran almirante Erich Raeder, comandante supremo de la Kriegsmarine, ordenó transmitir desde París, a las 08.35 del 27 de mayo, al *Marinegruppe West* (Grupo Oeste) alemán el siguiente comunicado dirigido al almirante Günther Lütjens, comandante de la Flota alemana con insignia en el *Bismarck*:

«Hoy, alrededor de las 11.00, el crucero español *Canarias* y dos destructores salen de El Ferrol [hacia el cuadrante BE 6153] en previsión de prestar asistencia. Velocidad de 20 a 22 nudos».

El barón Von Müllenheim-Rechberg, el oficial más antiguo entre los supervivientes del acorazado alemán, no recuerda en sus memorias que esta señal fuese anunciada a la dotación por megafonía, como ocurrió con otras. Al parecer, el mensaje debió de recibirse cuando su buque sufría un fuerte cañoneo a corta distancia desde los acorazados británicos *King George V* y *Rodney*, cuyos cañones atronaban el aire desde las 08.47 (4), y es de suponer que las superestructuras y antenas habían sido gravemente afectadas por los impactos y la metralla de la artillería gruesa del enemigo. El *Bismarck* se hundiría, con la bandera izada y gran parte de su brava dotación a bordo, a las 10.39 del 27 de mayo, en medio de un temporal fuerza ocho.

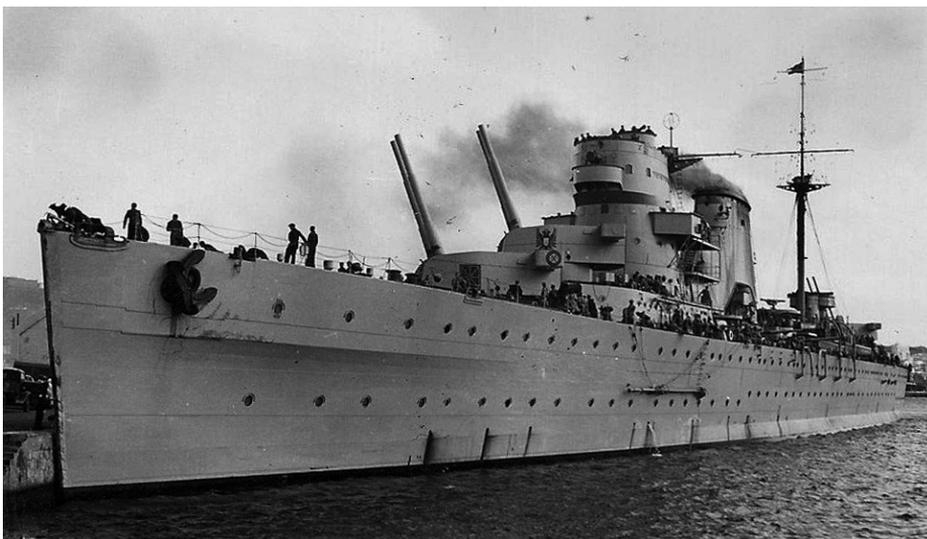
De acuerdo con el citado radiograma del Ministerio de Marina, y en virtud de la orden de operaciones 91 del Estado Mayor de la Escuadra (5), en la base de Ferrol comenzaron su alistamiento el crucero *Canarias* (capitán de navío Benigno González-Aller Acebal) y los destructores *Gravina* (capitán de fragata Félix Ozámiz Rodríguez) y *Alcalá Galiano* (capitán de fragata Ramón de Aubarede y Leal). El vicealmirante Francisco Bastarreche Díaz de Bulnes, comandante general de la Escuadra, enfermo, quedó en tierra y, por consiguiente, su insignia fue arriada. El estado mayor, bajo la jefatura del capitán de navío Juan Pastor Tomasety, permanecería a bordo del crucero.

El crucero *Canarias* fue botado el 28 de mayo de 1931 en los astilleros de la Sociedad Española de Construcción Naval de Ferrol. De proyecto tuvo las siguientes características: desplazamiento estándar, 10.282 toneladas, y 13.230 a plena carga. Dimensiones: eslora, 193,90 metros; manga, 19,51; puntal, 12,75; calado máximo a popa, 6,51. Propulsión: ocho calderas, cuatro grupos de turbinas y cuatro ejes; potencia máxima, 94.617 caballos; velocidad máxima en pruebas, 33,69 nudos; autonomía, 8.000 millas a 15 nudos. Arma-

(3) ANF.

(4) MÜLLENHEIM-RECHBERG, pp. 223 y 224. El *Marinegruppe West* transmitió el último mensaje al acorazado a las 09.00 del mismo día, y ya no obtuvo respuesta.

(5) Para el *Canarias*, el *Gravina* y el *Alcalá Galiano*, orden no localizada en el ANF ni en los archivos navales de Madrid.



El crucero pesado *Canarias*, atracado en Ceuta durante la guerra civil de 1936-1939 (AGA).

mento: ocho cañones de 203,2 mm en cuatro torres dobles, ocho montajes sencillos de 120 mm, ocho de 40. Dotación inicial en 1936, 800 hombres.

En 1935 efectuó las pruebas de mar. Al comenzar la guerra civil, el 17 de julio de 1936, el crucero, en armamento en Ferrol, fue alistado urgentemente en treinta días. Participó muy activamente en la contienda, y al término de esta, en 1939, fue buque insignia de la Flota hasta el 17 de diciembre de 1976, en que sería dado de baja. En mayo de 1941 estaba al mando del capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal e izaba la insignia del vicealmirante Francisco Bastarreche Díaz de Bulnes, cuyo jefe de Estado Mayor era el capitán de navío Juan Pastor Tomasety.

Al recibir la orden de operaciones a las 06.00 del 27 de mayo, el *Canarias* estaba listo para desempeñar comisión, fondeado con un ancla a 550 metros del palo de señales de la cortina del parque del arsenal de Ferrol, en la prolongación del espigón. Una vez a bordo, el comandante ordenó encender las ocho calderas y embarcar mantas y otros efectos en previsión de la posible recogida de náufragos y heridos.

A las 10.00 fueron retiradas dos de las calderas encendidas. Casi en el momento en que el *Bismarck* se hundía, a las 11.40, el crucero, en babor y estribor de guardia, comenzaba la maniobra para salir a la mar (6). Cuando

(6) ADA. El autor de este relato presencié desde el muelle la partida del crucero cuando tenía seis años. Por Ferrol, y entre las dotaciones de los buques de la Escuadra, circuló el rumor de la posibilidad de que España entrara en la guerra, y de que el crucero salía a la mar para posicionarse en el Atlántico norte e iniciar las hostilidades atacando el tráfico mercante aliado, en coordinación con unidades alemanas e italianas.

pasó a la altura del *Almirante Cervera*, fondeado en bahía, este le envió por banderas del Código de Escuadra el tradicional «buen viaje».

La navegación por la ría de Ferrol se efectuó con mala visibilidad y chubascos de lluvia y granizo. Una vez fuera de puntas, a las 12.12 gobernó a montar el cabo Prior con fuerte marejada, viento del oeste fuerza 3 a 4 y visibilidad regular. Diez minutos más tarde arrumbaba hacia la zona estimada como de hundimiento del acorazado, aumentando la velocidad a 22 nudos.

Sin embargo, desde el principio existieron dudas en el Ministerio de Marina sobre la eficacia de la misión encomendada al crucero; y así, a las 12.45, el AJEMA (almirante jefe del Estado Mayor de la Armada) cursó el siguiente mensaje al *Canarias*:

«N.º de origen 13.154. Noticia Londres no confirmada asegura hundimiento *Bismarck* acaecido 12 horas de hoy. Se solicita Berlín confirmación, siendo casi seguro se ordene regreso *Canarias* a Ferrol. Entretanto siga arrumbando punto señalado en radio esta madrugada, única información que se posee. Extreme precauciones navegación» (7).

Poco antes, a las 12.40, el destructor *Gravina* había aparecido muy lejos, por la popa del crucero, perdiéndose de vista al regresar a puerto a las 16.35 debido a la imposibilidad de aguantar la mar gruesa de proa, que le impedía mantener la conserva del *Canarias* a 22 nudos (8). El destructor *Alcalá Galiano* no llegó a salir, quizá debido a las mismas causas meteorológicas o bien por no estar listo (9).

La mar iba en aumento, y produjo averías en el tangón de babor y en el pallete de colisión del crucero, además de destrincar la horquilla de los paravanes antiminas, por lo que el *Canarias* aminoró la velocidad a 10 nudos hasta que, una vez reparados los desperfectos, volvió a aumentarla a veintidós. Al ocaso, la mar era ya muy gruesa y el crucero sufría mucho; por ello, el comandante moderó de nuevo a 20 nudos. A esa hora se encendieron las luces de navegación, el alumbrado de cubierta y los signos exteriores de identificación, excepto los focos de iluminación de las banderas nacionales, pintadas en las amuras y aletas de los costados a causa del mal tiempo reinante. A las 22.35 la mar de proa seguía aumentando y el viento era fuerza siete del O1/4NO; en consecuencia, el comandante ordenó disminuir la velocidad a 18 nudos (10).

(7) ANF.

(8) El *Gravina* volvió a su amarradero a las 20.45 (AGdCGA, hoja de servicios de su comandante, capitán de fragata Félix Ozámiz Rodríguez). A las 18.00, el *Gravina* transmitió por radio: «A 1635 rumbo Ferrol por no poder dar veinte y dos nudos» (ANF).

(9) En la hoja de servicios de su comandante no figura que saliese a la mar este día 27 (AGdCGA).

(10) ADA, parte de campaña 139 del crucero *Canarias*. Según Jesús de Sendagorta, oficial de la Armada, un tripulante del crucero le comentó que también varios candeleros del castillo resultaron doblados por la fuerza de la mar.

La singladura del 28 de mayo comenzó con fuertes chubascos de agua y con viento fuerza 8. Cuando amaneció, a las 05.30, fueron advertidas unas manchas de aceite alargadas, lo que quizá se tratase del primer indicio de que el *Canarias* se hallaba en las proximidades de la zona de hundimiento del acorazado. A las 07.00 se recibió a bordo un mensaje con la orden de explorar el área comprendida entre los paralelos 47° 30' y 48° N, y los meridianos 14° y 15° 30' O; además, se puntualizaba que la posible zona de la pérdida del *Bismarck* se consideraba que era la delimitada por los paralelos 48° y 48° 20' N y los meridianos 15° 30' y 16° O (11).

Ya de día, con mar muy gruesa, visibilidad reducida y viento fuerza 6 a 7 del nornoroeste, desfogaron fuertes chubascos y el buque se puso a régimen de 15 nudos, navegando en demanda de la zona a explorar. Iniciada la búsqueda de náufragos, a las 13.10, desde el Estado Mayor de la Escuadra (capitán de navío Pastor Tomasey), se puso al AJEMA el siguiente radiograma:

«N.º de origen 3717. Situación al mediodía 48° N y 14° 30' W, rumbo 290, velocidad 15 nudos, mar muy (...), viento NW fresco, achubascado. Mar difícil extraordinariamente exploración. Dudo ver náufragos a no ser que casualidad nos lleve a ellos. Considero imposible operaciones salvamento si hubiera lugar. A 1100 avisté avión través estribor. Desapareció rápido sin hacer señal».

A las 13.50 se vio un salvavidas de color rojo. A las 14.17 la estación radio del *Canarias* sorprendió el siguiente mensaje: «Submarino alemán (12), avistó en 48° N y 15° 45' W numerosos cadáveres y restos *Bismarck*. Submarino hace señales en [onda] 852 m para ser marcado». El mensaje también fue recibido en Madrid, a través de las autoridades alemanas y, a su vista, el AJEMA ordenó al *Canarias*, a las 18.46, dirigirse «si le es posible a punto 47° 55' N y 15° 48' W, donde insiste Almirantazgo [alemán] flotan muchos cadáveres y procure recoger los que le sea posible. Es importante y conveniente» (13).

A todo esto, el crucero español había puesto proa a sotavento de la marcación del submarino, obtenida con el radiogoniómetro. La mar continuaba siendo gruesa, aunque el viento del noroeste había caído a fuerza 3 a 4 y la visibilidad era buena.

(11) El pecio del acorazado fue descubierto el 8 de junio de 1989, tras dos años de trabajos, en situación 48° 10' N y 16° 12' O, a más de 4.000 m de profundidad, por un equipo norteamericano dirigido por el Dr. Robert D. Ballard (RB, pp. 64-78).

(12) Era el *U 74* (*Kapitänleutnant* Eitel-Friedrich Kentrat). Este submarino había sido enviado en la tarde del 26 de mayo en auxilio del acorazado. Estaba averiado por un ataque de cargas de profundidad y carecía de torpedos, por haberlos consumido en la caza de convoyes. Permaneció en las proximidades del lugar del último combate del *Bismarck*, donde encontró al *U 556* (*Kapitänleutnant* Herbert Wohlfarth), momento en que comenzó la búsqueda de supervivientes. Tras siete horas de exploración, pudo recoger a tres náufragos, embarcados en un bote neumático salvavidas.

(13) ANF. Quizá el propósito del mando español, mediante la recogida de cadáveres, era evidenciar la presencia del crucero en la zona de hundimiento del *Bismarck*.



El capitán de navío Benigno González-Aller y Acebal (1891-1973) en la época en que desempeñaba la comandancia del crucero *Canarias* (1941-1942). AGA.

A las 22.45 del 28 de mayo, el buque meteorológico alemán *Sachsenwald* (*Wetterbeobachtungsschiff* WBS 7), al mando del *Kapitän Leutnant zur See* (S) (alférez de navío) Ernst-Heinrich-Wilhelm Schütte, comunicaba a su vez que había logrado rescatar de la mar a dos supervivientes que permanecían a bordo de una balsa neumática situada en 47° 40' N y 15° 15' O (14).

La noche del día 28, y la mayor parte de la singladura del 29, González-Aller continuó la búsqueda en la zona ordenada. A las 07.20 de este último día se recibió a bordo la información de que a las 02.00 habían salido de sus bases respectivas dos aviones tipo Focke-Wulf-200C Condor, de la Luftwaffe. Tenían instrucciones para enlazar por radio con el crucero en las frecuencias que se especificaban. En el transcurso de la exploración fueron avistados, flotando, diversos objetos (maderos, una verga, palletes, enjaretados, cajones, etc.) y manchas de aceite; en casi todos los casos se maniobraba a la voz hasta reconocer su naturaleza. A las 12.19, los

serviolas observaron por popa uno de los aviones Focke-Wulf-200C, que dio dos vueltas sobre el barco y se alejó hacia la Francia ocupada. A partir de las 10.40, el *Sachsenwald* comenzó a emitir señales radio, para facilitar su localización.

A las 19.40, desde el *Canarias* fue avistado un submarino alemán tipo VII B (al parecer el *U 74*) (15), en superficie y también de patrulla por la zona de hundimiento de acorazado. El crucero arrumbó hacia él e izó su numeral internacional. Al estar próximos ambos buques, el submarino, con el proyector de señales, transmitió en español un mensaje que decía: «No puedo señalarle

(14) El *Sachsenwald* regresaba a su base tras una campaña de cincuenta días de mar. El 27 de mayo, a las 02.00, recibió orden de dirigirse inmediatamente a la situación estimada del *Bismarck*. Patrulló por la zona el día 28, y descubrió numerosos cadáveres y restos del acorazado. Hacia las 22.30 avistó un bote neumático con dos naufragos, que fueron recogidos. MÜLLENHEIM-RECHBERG, p. 295.

(15) HÖGEL, pp. 21, 23, 25 y 51.



La plana mayor del crucero *Canarias*, atracado este en el arsenal de Ferrol abarloado al crucero *Méndez Núñez* (1941). A la derecha del comandante está el segundo, capitán de fragata Julio César del Castillo y Escarza (AGA). Entre los oficiales retratados se encuentra el teniente de navío Enrique Manera Reguera, oficial ayudante de derrota. Se da la circunstancia reseñable de que este oficial y el comandante del *Canarias*, capitán de navío Benigno González-Aller, se habían enfrentado hacía tres años, durante la guerra civil de 1936-1939, en el combate de Cherchel, cuando el primero era oficial ayudante de derrota del crucero republicano *Libertad*, y el último, segundo comandante del crucero nacional *Baleares*.



El crucero *Canarias* patrullando en la zona de hundimiento del *Bismarck* (AGA). Por la proa, un poco abierto por estribor se aprecia el submarino alemán *U 74* (*Kapitänleutnant* Eitel-Friedrich Kentrat), del tipo VII B, navegando de vuelta encontrada.

[¿identificarme?]. El comandante pregunta si tiene algún sobrevivido (*sic*) a bordo. En dirección 009° en 5 millas se han encontrado durante la última noche los últimos sobrevividos (*sic*)».

El crucero contestó negativamente y ambos buques prosiguieron sus patrullas respectivas. A las 20.10, los serviolas vieron en superficie otro submarino del mismo tipo que el anterior, probablemente el *U 48*, y poco después, a las 21.21, se avistaba un tercer submarino, esta vez del tipo VII C, saliendo a superficie —quizá el *U 556*, al mando del *Kapitänleutnant* Herbert Wohlfahrt (16).

El 29, a las 23.47, el *Canarias* avistó al buque meteorológico citado anteriormente, y a las 23.50 intercambió con él señales de reconocimiento en morse. Inmediatamente, Schütte, comandante del *Sachsenwald*, escaso de provisiones y viendo lo improductivo de la búsqueda, puso rumbo a Francia, para entrar en Burdeos a mediodía del primero de junio. Por su parte, el crucero español reanudó la patrulla (17).

El día 30 amaneció con viento del norte rolando al suroeste, fuerza 2 a 3, mar tendida y visibilidad de buena a regular. Entre las 06.39 y las 07.23 los serviolas advirtieron la presencia de dos submarinos en superficie navegando con independencia, posiblemente el *U 48* (18) y el *U 73* (19), ambos del tipo VII B.

Poco más tarde se avistaron desde el crucero dos cadáveres flotando, que fueron izados a bordo con rezones entre las 08.20 y las 10.00. La maniobra de aproximación y la difícil operación de recoger los cuerpos se realizaron gobernando con las máquinas a la voz del comandante. Una vez a bordo los cadáveres, y dando por cumplida la búsqueda de supervivientes, a las 10.15 el *Canarias* puso proa a La Coruña al rumbo 140, régimen de 16 nudos, con viento suroeste fuerza 2 a 3 y mala visibilidad (20). A las 10.54 se observó la presencia de otro submarino, presumiblemente uno de los tres señalados anteriormente.

Finalizada la maniobra de recogida, a las 10.55, el Estado Mayor de la Escuadra puso en conocimiento del Ministro de Marina estos hechos mediante mensaje que decía: «A 9 horas, en 47 grados 45 minutos Norte y 15° 50 minu-

(16) *Ibidem*. El *U 556* había sido enviado en apoyo del *Bismarck*. En su patrulla tuvo a tiro al acorazado *Renown* y al portaaviones *Ark Royal*, pero carecía de torpedos y andaba escaso de combustible. Estuvo presente en la última fase del combate del acorazado alemán (MÜLLENHEIM-RECHBERG, pp. 229, 230 y 295). Los tres submarinos se habían reunido para formar una línea de frente norte-sur extensa, con eje hacia el oeste, en su búsqueda de los naufragos del acorazado, pero solo encontraron cuerpos y restos flotantes. El *U 74* abandonó la exploración a las 00.00 del día 29 para dirigirse a Lorient. Como dijimos, el *U 556* era del tipo VII C (HÖGEL, pp. 23, 25 y 121).

(17) ADA, parte de campaña 139 del crucero *Canarias*; BRENNKE, p. 429.

(18) HÖGEL, pp. 20, 23, 25 y 45.

(19) *Ibidem*, pp. 21, 23, 25 y 50.

(20) El almirante John Tovey, jefe de la agrupación de la Home Fleet británica que hundió al *Bismarck*, en su parte de campaña supuso erróneamente que el *Canarias* había recogido supervivientes del acorazado (ADM 234/509).

tos Oeste, recogiendo cadáveres, tengo dos a bordo. Avisté 3 submarinos y un avión» (21).

Por las placas de identificación halladas en los cuerpos rescatados se trataba del *Musikgefreiter* (marinero aprendiz de músico) Walter Grasczak y del *Marinesignalgast* (señalero) Heinrich Neuschwand (22). El Estado Mayor de la Escuadra transmitió el mismo día 30, a las 19.00, el siguiente mensaje, que tenía como destinatarios al ministro de Marina y al comandante general del Departamento de Ferrol: «Nº de origen 3737. Llegaré mañana a 12 horas a Coruña. Ruego V.E. remolcador para atracar y espero instrucciones para entrega cadáveres» (23).

No he encontrado la respuesta a este mensaje en los archivos consultados, pero al parecer, por orden del Mando recibida a través del Estado Mayor de la Escuadra, y para evitar posibles manifestaciones progermanas a la llegada del crucero a España, se dispuso que los cadáveres de los marineros fuesen devueltos a la mar con honores militares antes de entrar en aguas jurisdiccionales españolas. Tras practicarles el citado reconocimiento médico e inyectar-

(21) ANF.

(22) Examinados los cuerpos, el capitán médico Rodríguez Gutiérrez elevó al comandante el siguiente parte:

«Los dos cadáveres que, procedentes de la mar, fueron recogidos a bordo a las 9 horas y 45 minutos del día de hoy, presentaban las siguientes características:

»1º.— Cadáver cuya placa de identidad dice: WALTER GRASCZAK de una edad aproximada de 20 años, vistiendo uniforme blanco de marinería con galón y emblemas de Musikgefreiter (marinero aprendiz de músico, una lira), y portando chaleco salvavidas, presenta una herida contusa de 5 cm de longitud en la región temporal derecha interesando solamente las partes blandas, así como contusiones de escasa intensidad en tórax y brazos. Presenta este cadáver intensa rigidez que hace pensar data su muerte de 35 a 40 horas.

»2º.— Cadáver cuya placa de identidad dice: HEINRICH NEUSCHWANDER, de una edad aproximada de 25 años, vistiendo uniforme azul de marinería con galón y emblema de Marinesignalgast (señalero, una estrella y banderitas) con chaleco salvavidas, presenta gran maceración en los tejidos blandos de la mitad derecha de la cara y cuello, este último cubierto por un vendaje; idénticas lesiones en ambas manos y muñecas además de contusiones en diversas partes del cuerpo. En la producción de dicha maceración ha debido intervenir vapor de agua o algún líquido a muy elevada temperatura, además de la acción posterior del agua al permanecer sumergido este cadáver. Presenta también rigidez no tan intensa como el primer que hace pensar que su muerte data de 45 a 50 horas (*sic*). Se inyectó a ambos cadáveres solución de formol en distintos puntos y por diversas vías para su mejor conservación.

»No pudiéndose considerar como causas probables de la muerte de los que en vida fueron WALTER GRASCZAK, y HEINRICH NEUSCHWANDER, las lesiones que anteriormente se aprecian en sus cadáveres, es lógico pensar que la causa de la muerte de ambos fue por INHIBICIÓN-ASFI-XIA. «Fdo.: Luis Gonzaga Rodríguez Gutiérrez, capitán médico». ADA, anexo g. El anexo f del mismo parte relaciona las placas de identidad, prendas de vestuario, dinero en billetes y en metálico, llaves, relojes... que portaban ambas personas. Todos estos efectos se entregaron al Estado Mayor de la Escuadra, para que procediese a devolverlos a los familiares de los fallecidos en Alemania.

(23) ANF.

les formol, los cuerpos fueron amortajados en sendos cois, lastrados convenientemente y amarrados entre sí. Una vez trasladados a la banda de estribor de la toldilla del crucero, serían colocados en un tablero y cubiertos por la bandera alemana, sobre la que se depositó un crucifijo.

A partir de la salida del sol del día 31 fue dispuesta una guardia de honor, formada por un cabo de Infantería de Marina y cuatro marineros descubiertos y situados alrededor del túmulo. A las 10.00 del mismo día, navegando en demanda de La Coruña, se pusieron las banderas a media asta y formó la dotación franca de servicio mudada de blanco, con el comandante al frente y el barco parado. El capellán rezó un responso, tras el cual la guardia militar disparó una descarga de fusilería y la Banda de Música del Estado Mayor de la Escuadra interpretó el himno nacional alemán mientras se hacía bascular el tablero, deslizándose los cadáveres al agua en la situación 43° 46 N y 08° 34 O. Durante la ejecución del himno, la guardia militar presentó armas y la dotación permaneció brazo en alto. Seguidamente, el crucero completó una vuelta a estribor alrededor del lugar de fondeo de los cadáveres, con la marinería en posición de firmes. La ceremonia fue presenciada a distancia por un hidroavión alemán que apareció por el oeste y se dejó de ver por el noroeste (24).

Emprendida de nuevo la navegación en demanda de La Coruña, el crucero quedó atracado a las 12.53 en el muelle de petróleo de este puerto. Tras rellenar combustible se trasladó a Ferrol, donde el 2 de junio, a las 10.24, fondeó en las proximidades del palo de señales de la cortina del parque del arsenal. Antes de llegar a La Coruña, a las 00.00 del 31 de mayo, se había recibido a bordo una felicitación del Mando «por nuevo servicio prestado a España».

El 2 de junio, el ya citado capitán de navío Kurt Meyer-Döhner, agregado naval a la embajada de Alemania en Madrid, remitió al comandante del *Canarias* una carta muy expresiva en la que le agradecía la acción del crucero, que «quedará para siempre grabada en los corazones de todos los marinos alemanes».

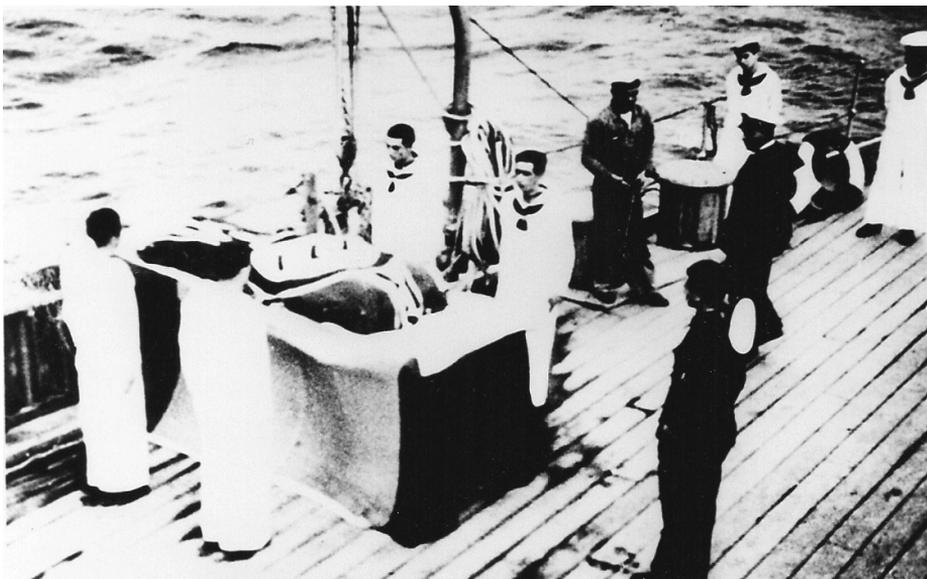
El 16 de junio, el mismo agregado naval enviaba también al capitán de navío González-Aller una fotografía del gran almirante Dr.h.c. Raeder, en marco de plata y con cordial dedicatoria firmada por él personalmente. Meyer-Döhner añadía en la carta que acompañaba al retrato: «El Jefe de la Marina de Guerra alemana quiere expresar con este regalo su gratitud personal al comandante del valeroso crucero *Canarias* y a la tripulación del buque a sus órdenes. El gran almirante me encargó además transmitirle a Vd. sus saludos particulares que le envía en admiración del arrojo y de la disposición comprobada en la salida del *Canarias*» (25).

A su vez, el 6 de junio, Raeder despachó una carta muy amable al almirante Salvador Moreno Fernández, ministro de Marina español, en agradecimiento por haber ordenado la salida del *Canarias* en auxilio de los naufragos del

(24) ADA, anexo f.

(25) AGA.

EL CRUCERO CANARIAS Y LA TENTATIVA DE SALVAMENTO DE LOS NÁUFRAGOS...



Mañana del 31 de mayo 1941. Los dos cadáveres rescatados de la mar, cubiertos por la bandera alemana en la toldilla del crucero. La guardia de honor está formada por un cabo de Infantería de Marina y cuatro marineros. AGA.



Momento de arrojar al agua los cadáveres de los dos marineros alemanes del *Bismarck*, con la dotación del *Canarias* formada en la toldilla (31 de mayo, a las 10.04), mientras la Banda de Música de la Escuadra interpretaba el himno nacional alemán. AGA.



Retrato del gran almirante Erich Raeder enviado al comandante del *Canarias*, Benigno González-Aller, en agradecimiento por el intento de ayuda a los náufragos del *Bismarck*. La dedicatoria dice: «Gracias de todo corazón. Raeder, *Grossadmiral*. Finales de mayo 1941» (AGA).



Retratos de Hitler y Raeder dedicados al almirante Salvador Moreno Fernández, ministro español de Marina, en diferentes fechas. El primero solo lleva la firma del Führer en Berlín y la fecha de hundimiento del acorazado. El segundo muestra la siguiente dedicatoria: «Con sincero agradecimiento de la Marina de Guerra alemana, por su apoyo siempre seguro en aliada camaradería. Suyo, Raeder. *Grossadmiral*. 30.I.1943». Esta última fotografía fue enviada al almirante Moreno, como despedida, el mismo día en que Raeder cesó en el mando de la Marina alemana de Guerra por decisión de Hitler. Ceditas amablemente por los hermanos Moreno González-Aller.

Bismarck, mientras el canciller Adolf Hitler hacía lo propio con otra fotografía suya firmada sin dedicatoria — como era su costumbre —, donde consta el día del hundimiento del acorazado.

No tardó la prensa de hacerse eco del suceso. Así, el 7 de junio, el diario *Abc* publicaba la noticia de este modo:

«HONORES DE ESPAÑA SOBRE LAS AGUAS DE IRLANDA, A LOS HÉROES DEL *BISMARCK*»

«Ha cabido a nuestro crucero *Canarias* el honor de recoger, sobre las turbulentas aguas del mar de Irlanda, los restos de los marinos alemanes que perecieron en desigual combate, después de haber realizado la hazaña de hundir a uno de los buques más poderosos del mundo. El episodio del *Bismarck*, que es historia y hermoso ejemplo, ha tenido un epílogo que ahora se revela y en el cual la Marina de Guerra española ha cumplido con oportuno esfuerzo las leyes del mar y sus ritos impresionantes.



Plato de porcelana Schirnding Bavaria, conmemorativo del hundimiento del *Bismarck* el 27 de mayo de 1941. Diseñado de acuerdo con la antigua metopa original del acorazado, fue entregado al capitán de navío Luis Delgado Bañón por la *Marinekameradschaft Bismarck*, asociación creada por los supervivientes del acorazado.

»El *Canarias* forzó sus máquinas y atravesando una zona de fuertes temporales, puso proa al lugar en que el *Bismarck* se hundía. Veinte horas de navegación a toda máquina, rompiendo la galerna, en angustiosa alerta todos los servicios para ganar la milla y el minuto, con una angustiada esperanza de camaradería y humanidad (...). En las pupilas de los marinos españoles, entre las brumas del Atlántico norte, se debió reflejar por última vez el fino perfil del buque alemán, ya legendario. Fue el homenaje del *Canarias*, el primero y más encendido a los ya inertes héroes que flotaban en las aguas ensangrentadas todavía. Fueron recogidos y envueltos en la bandera de combate, sepultados en el ancho mar, que es la sepultura del marino. Parte de una deuda de

honor, amor y camaradería se saldaba en aquella hora, que muy recientes están los combates en que, bajo el cielo de España, lucharon juntos españoles y alemanes. Las honras militares a los héroes fueron españolas, sobre la cubierta de un buque lleno de gloria militar.

»El fantástico crucero realizado por el *Canarias* es modelo de precisión, de esfuerzo y de arte de navegar, con espléndido rendimiento de hombres y máquinas y seguridad de rumbo en la marcha y en las exploraciones. Alemania ha agradecido el comportamiento, y el almirante Raeder ha expresado a nuestro Gobierno la gratitud del gran Reich. Nos sentimos orgullosos de nuestros marinos».

Pasaron los años, y el 18 de junio de 1999 tuvo lugar en el Club Naval de Cartagena un acto muy especial y emotivo, con el que la *Marinekameradschaft Bismarck*, asociación formada por los supervivientes del acorazado alemán, quiso homenajear a la Armada por la participación del crucero *Canarias* en las operaciones de búsqueda y rescate de náufragos tras el hundimiento de su buque. Según la propia asociación, se trataba de un reconocimiento que debía haberse ofrecido hacía mucho tiempo.

A la ceremonia, organizada por el capitán de navío Luis Delgado, asistieron el contralmirante Valdés Santana, el capitán de navío antes citado, el señor Trenkmann y familia, el señor Basil A. Trott, antiguo miembro de la dotación del crucero británico *Exeter*; el señor Kenneth Garman, hermano de un superviviente del crucero de batalla británico *Hood*; el señor José González Vera y el autor de este artículo, todos acompañados de sus respectivas mujeres.

Tras unas emotivas palabras del Sr. Trenkmann, y como expresión permanente del agradecimiento de la asociación alemana, este me entregó una reproducción de la metopa del acorazado, grabada con dedicatoria que dice: AL CONTRALMIRANTE D. JOSÉ IGNACIO GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, DIRECTOR DEL MUSEO NAVAL, LA ASOCIACIÓN *MARINEKAMERADSCHAFT BISMARCK* EN RECONOCIMIENTO Y AGRADECIMIENTO POR LAS ACCIONES DE RESCATE LLEVADAS A CABO POR EL CRUCERO *CANARIAS* BAJO EL MANDO DE SU PADRE, CAPITÁN DE NAVÍO D. BENIGNO GONZÁLEZ-ALLER ACEBAL, EN MAYO DE 1941. CARTAGENA A 18 DE JUNIO DE 1999.

Cerré el acto agradeciendo cordialmente en nombre de la Armada la entrega de tan entrañable e histórico recuerdo (26).

(26) DELGADO BAÑÓN. La metopa se conserva en el Museo Naval de Ferrol, expuesta en una vitrina que contiene también un magnífico modelo del acorazado *Bismarck*.

**Der Oberbefehlshaber
der Kriegsmarine**

Berlin D 35, am
Tirpitzufer 72-76

6. Juni 1941

Sehr verehrter Herr Minister !

Die unter Eurer Exzellenz Führung stehende Spanische Marine hat ihr kameradschaftliches Mitempfinden bei den Ereignissen der deutschen Seekriegführung gegen England durch die Entsendung des Kreuzers "Canarias" und von Zerstörern an die Untergangsstelle des "Bismarck" in hervorragender Weise durch die Tat bewiesen. Der spanische Kreuzer "Canarias" hat bei ungünstigsten Wetterverhältnissen seine Suchaktion nach deutschen Schiffbrüchigen bis an die Grenze des Möglichen durchgeführt.

Ich habe das herzliche Bedürfnis, Ihnen, sehr verehrter Herr Admiral, noch einmal persönlich meinen aufrichtigen Dank und den Dank der Deutschen Kriegsmarine zum Ausdruck zu bringen.

Dem Caudillo, der, wie mir Kapitän zur See Meyer-Döhner gemeldet hat, weitgehendste Anweisungen für die Hilfsaktionen gab, bitte ich auch meinen ergebensten Dank zu übermitteln.

Indem ich der festen Hoffnung auf weitere engste und kameradschaftliche Zusammenarbeit der Spanischen und Deutschen Kriegsmarine Ausdruck gebe, bin ich mit vorzüglicher Hochachtung

Eurer Exzellenz

aufrichtig ergebener



Carta dirigida por el gran almirante Erich Raeder a Salvador Moreno Fernández, ministro español de Marina, en agradecimiento por la salida del *Canarias* en auxilio de los naufragos del *Bismarck*. Cedita amablemente por los hermanos Moreno González-Aller (el lector encontrará su traducción en la pág. sig.).

Traducción

El Jefe Supremo de la Marina de Guerra

Berlín W.35
Tirpitzufer 72-76
6 de junio de 1941

¡Muy respetable Sr. Ministro!

La Marina Española, a las órdenes de V.E. ha demostrado con hechos, de un modo relevante, sus simpatías de camaradas durante la guerra naval entre Alemania e Inglaterra, enviando al crucero *Canarias* y destructores al lugar del hundimiento del *Bismarck*. El crucero español ha realizado la búsqueda de los náufragos hasta el límite de lo posible, en circunstancias desfavorables de tiempo.

De todo corazón siento la necesidad de expresaros, una vez más, personalmente, muy honorable Sr. Almirante, mi agradecimiento sincero así como el de la Marina de Guerra alemana.

Le ruego transmita también mis más rendidas gracias al Caudillo, que tan amplias instrucciones dio para prestar el auxilio, según me ha comunicado el capitán de navío Meyer-Döhner.

Expresándole mi firme esperanza de una futura colaboración estrecha y de camaradería de las Marinas de Guerra española y alemana, queda de V.E. con preferente consideración.

Sincero servidor, Raeder.

Agradecimientos

En el capítulo de agradecimientos resaltó la colaboración de las siguientes personas en la redacción del artículo: capitán de navío Luis Delgado Bañón; señoras Carmen Terés Navarro y Lore Meyer-Döhner; tenientes de navío Salvador y José María Moreno González-Aller, y Benigno y José Ignacio González-Aller Gross, mis hijos.

Fuentes primarias y bibliografía

Fuentes primarias

Archivo de la Administración de Alcalá de Henares (ADA), parte de campaña núm. 139 del crucero *Canarias*.

Archivo Naval de Ferrol (ANF), Comandancia General del Departamento Marítimo, carpeta núm. 213.

ADM 234/509 (Admiralty records).

Archivo González-Aller (AGA)

Archivo General del Cuartel General de la Armada (AGdCGA), hojas de servicios del entonces (1941) capitán de navío Benigno González-Aller Acebal y de los también entonces capitanes de fragata Félix Ozámiz Rodríguez y Ramón de Aubarede y Leal.

Bibliografía

- BALLARD, Robert: «La última aventura del *Bismarck*», en *Blanco y Negro*, Madrid.
- BRENNECKE, Jochen: *Schlachtschiff Bismarck*. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburgo, 1997.
- DELGADO BAÑÓN, Luis: «Cincuenta y ocho años después», en *Revista de Historia Naval*, junio 1999.
- HÖGEL, Georg: *Embleme, Wappen, Malings deutscher U-Boote 1939-1945*. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH, Hamburgo, 1996.
- MÜLLENHEIM-RECHBERG, Burkard von (Barón): *Battleship Bismarck. A Survivor's Story*. USN Institute, 1990.

EL PARTE OFICIAL DE LA VIGÍA DE CÁDIZ, UN VALOR ESTIMABLE

Francisco FONT BETANZOS
Doctor en Náutica y Transporte Marítimo

A modo de introducción

CUANDO por primera vez accedí a los ejemplares del periódico *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* (1), que cuidadosamente encuadernados se conservan en la Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu de Cádiz, no podía imaginar la riqueza documental histórica que contenían, que se correspondía con la ciudad cosmopolita y burguesa de la época en que ese periódico vio la luz. Dada la intensa actividad mercantil desarrollada en el llamado «siglo de oro gaditano», centralizada básicamente en su puerto, fácil es deducir que todo lo que girara en torno a esa puerta de entrada interesaba a los que, de una u otra manera, tenían intereses en esa área comercial: consignatarios, comerciantes, cargadores, aseguradores, transportistas, etc. La supresión de la Casa de Contratación en Cádiz en 1790, que casi coincidió en el tiempo con la creación del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, no supuso una disminución de su comercio sino que, por el contrario, el volumen de las exportaciones y las importaciones se intensificó —este en mayor proporción que aquel—. Una muestra de ese dinamismo mercantil fue la actividad portuaria reflejada en el periódico al que nos referimos, que en 1807, por ejemplo, se tradujo en 1.578 navíos arribados a la bahía de Cádiz —1.202 de ellos con enseña española—, que procedían de puertos europeos y que navegaban en convoy escoltados por cañoneras. Los restantes provenían de Veracruz, Puerto Cabello, Honduras, La Habana, Puerto Rico, La Guayra, Buenos Aires y Montevideo; otros, sin procedencia confirmada, exhibían variados pabellones: austriaco, sardo, americano, portugués, danés, jerosolimitano, otomano, argelino, marroquí o hamburgués.

Todos los interesados en el negocio marítimo esperaban expectantes la publicación de ese periódico, considerado muy necesario para el desarrollo de su actividad. Su contenido, que ampliaremos oportunamente, abarcaba todo lo

(1) Al considerar la mayoría de los autores que el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* debe encuadrarse en la categoría de periódico, no hemos querido en este trabajo pluralizar su título, por lo que hemos mantenido el nombre original de la publicación, tanto si nos referimos a un solo ejemplar como a varios. Asimismo, es obligado aclarar que cuando transcribimos textos lo hacemos de forma literal.

relacionado con la logística de los buques (horas de entrada y salida, puerto de procedencia y de destino, así como las escalas a realizar, toneladas y naturaleza de la carga, nombre del capitán, número de tripulantes, etc.), además de detallar los buques avistados desde la torre y su derrota. Gran importancia tenía la inserción de las condiciones meteorológicas que predominaban en la bahía (dirección e intensidad del viento, visibilidad, oleaje...). Se publicaban también las horas y alturas de las mareas (pleamares y bajamares), datos fundamentales para que los buques pudieran abordar el puerto con seguridad y confianza. Asimismo, se describía cualquier incidente o accidente soportado por los buques (varada, abordaje, incendio, etc.), dentro del radio de observación propio o cuando se le hubiese comunicado al vigía por algún medio. También insertaba publicidad de compañías navieras, publicidad que especificaba la programación de las líneas marítimas que cubrían y los buques que las servían, así como cualquier alteración de los horarios por causa de mal tiempo, avería, etc. No debemos olvidar que, a pesar de que el vigía empleaba gran parte de la guardia que montaba en las observaciones que posteriormente plasmaba en el periódico, su misión fundamental era informar a las autoridades competentes del avistamiento de naves enemigas o sospechosas, transmitiendo las novedades y observaciones oportunas a las torres vigías colindantes; asimismo, los vigías se comunicaban con los barcos que se encontraban en las proximidades a través de mensajes en clave.

Si bien pueden encontrarse ejemplares del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* en distintas bibliotecas gaditanas, para nuestro trabajo hemos consultado los existentes en la biblioteca anteriormente citada, por el número de ejemplares custodiados y por su estado de conservación. Esa colección fue donada en depósito, generosamente, por la Corporación de Prácticos del Puerto de Cádiz a finales de 1975. En su contenido hemos observado vacíos documentales importantes cuyas causas desconocemos, como el correspondiente a 1812, año crucial para la vida gaditana por los acontecimientos que en él se desarrollaron, y el que abarca el periodo desde 1852 hasta 1890.

Sus orígenes y evolución

El *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* se considera el primer periódico diario que se publicó en Cádiz. Su nacimiento (2) se sitúa en 1789, para finalizar su andadura en 1936. En el tomo XXXIV del *Semanario erudito, que comprehende varias obras inéditas, críticas, morales, instructivas, políticas, históricas, satíricas y jocosas de nuestros mejores autores antiguos y modernos dadas a luz*, de Antonio Valladares, editado en Madrid en 1791, encontramos una de las primeras alusiones a la publicación del *Parte*:

(2) Ramón Solís apunta a que pudo ser en 1747. ÍDEM: *Historia del periodismo gaditano, 1800-1850*. Instituto de Estudios Gaditanos, Cádiz, 1971, p. 9.

«Cádiz es el puerto, plaza más fuerte y de mayor concurrencia del Comercio, así por ser el almacén universal de todos los géneros, que se han de embarcar a Indias, como de los que se han de consumir dentro del Reyno, y de todo lo que se ha de extraer para los Países Extranjeros, oro, plata, añiles, granas, otras materias primeras y frutos. Sevilla, Cartagena, Vilvao (*sic*), Barcelona, otras Ciudades y Puertos, se hallan respectivamente en iguales circunstancias, aunque por lo tocante a Indias, Cádiz puede decirse Puerto privativo. En dicha Plaza se reparten semanalmente por el Vigía (el que observa desde su alta torre los navíos que entran) uno [una] o dos listas impresas de todos los baxeles que entran, salen, surgen en bahía, sus Naciones, cargamentos, de dónde vienen, a quiénes se consignan y a qué Puertos hacen (regularmente, aunque no siempre se agrega esta circunstancia) su torna viaje».

Es uno de los vigías, Adolfo Cebada y Gómez, quien en el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* de 10 de septiembre de 1890 puntualiza:

«La publicación del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* data de los años 1802 y 1803, en que por reales órdenes se le concedió este privilegio exclusivo a D. Aurelio Tavira, y posteriormente en el año de 1806 a su sucesor D. Antonio García para él y para todos los que le sucedieran en ese destino, dándose el caso en aquella fecha de prohibir por real decreto de 28 de septiembre de 1809, el que ningún periódico de la plaza reprodujera las noticias de este *Parte Oficial*, cuya prohibición, dada la libertad de que hoy goza la prensa, suponemos caducada».

Sin embargo, es el mismo primer vigía quien en el *Parte* de 7 de enero de 1893 incluye en su cabecera lo que transcribimos:

«En este día, 7 de enero de 1793, según consta en el archivo de esta dependencia, se dio a la publicidad el primer número del *Parte Oficial de la Vigía*, cuya publicación se hacía por listas semanales, la cual ha continuado (salvo algunas interrupciones) mereciendo el favor del público, mejorando su impresión e introduciéndose en él reformas de importancia, entre ellas la de publicarlo diariamente; siéndole grato a los actuales vigías el poder saludar a los señores suscriptores desde las columnas de este periódico en el centenario de su fundación».

El formato del periódico era muy simple: una sencilla hoja que se distribuía a los suscriptores o se vendía en las calles a última hora de la noche o a primera de la mañana. A lo largo de su existencia, el periódico cambió varias veces de nombre. Inicialmente se presentó de forma manuscrita y con periodicidad semanal, aunque a partir de 1798 ya se publica impreso, aunque sin mostrar el nombre de la publicación. Durante 1810 y 1811 se publica con el nombre de *Diario Marítimo*. En 1816 la periodicidad pasa a ser diaria, presentándose

como *Diario Marítimo de la Vigía*, simultaneado con el formato semanal inicial. Es a partir de 1830 cuando alterna el último nombre citado con el de *Diario de la Vigía*. Un aviso a los suscriptores insertado en el ejemplar del 7 de diciembre de 1835 advertía de las novedades que el periódico introduciría a partir del 1 de enero siguiente, como la inclusión de listas de los géneros existentes en los depósitos de lícito e ilícito comercio, de las notificaciones de las subastas públicas en los almacenes de comisos de la Real Aduana y en los de los particulares, de reales órdenes y reales decretos relacionados con el comercio, o de la lista de los precios corrientes en la plaza de los efectos de América, de los del reino y de los extranjeros. Finalizaba el aviso señalando que la cabecera de la publicación iba a cambiar su título por el de *Vigía de Cádiz. Diario Marítimo, Mercantil y Comercial*, «para que de este modo pueda verse reunido en él [el periódico] todo lo más útil al comercio y negociantes de esta plaza, a quienes dedicamos nuestras tareas en justo agradecimiento de haber sido el sostén del mismo, por espacio de más de treinta años consecutivos».

Poco duró este titular, ya que el 22 de marzo de 1837 el periódico lucía nueva cabecera: *Diario Marítimo de la Vigía*. Este nombre perdurará hasta 1839, año en que, el sábado 31 de agosto, se inserta el anuncio que transcribimos de notificación del cambio del titular, aunque en la cabecera de la edición del 1 de septiembre figura un nombre diferente del anunciado: *Parte Oficial de la Vigía*.

«Desde 1 de septiembre continuará este diario con el título de *Marítimo y de Comercio*. Sigue con la empresa el mismo que la ha desempeñado por espacio de más de 30 años consecutivos. Cuantas mejoras puedan adoptarse, se harán en él, y los anuncios de los buques y demás, se insertarán desde dicho día por el módico precio de 5 rvn. [reales de vellón] poniéndolos por 5 veces. El mismo día 1 se dirá dónde se reciben los avisos».

Según el barón de la Bruère, el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* llegó a alcanzar antes de 1802 una tirada de 500 ejemplares, aunque debido a la competencia del *Diario Mercantil de Cádiz*, de José María de Lacroix, disminuyó a 125. En esta última publicación se insertaban, entre noticias generales, datos astronómicos, predicciones meteorológicas, mareas y movimientos de buques en el puerto de Cádiz, informaciones cuya inclusión fue motivo de enfrentamiento con el diario que nos ocupa. Respecto a la financiación del *Parte* (3), señalemos que las cuotas de los suscriptores, la venta de ejemplares y los ingresos por la publicidad insertada constituían las principales fuentes de recaudación, aunque al ser en sus inicios un medio oficial se beneficiaba de una subvención estatal. Sin embargo, a partir del 8 de marzo de 1840 el Esta-

(3) GARCÍA HERRERA, Ricardo: *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la Vigía*. Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja, Málaga, 2008, pp. 45-49.

do se desvincula de la publicación, aunque conservando el control sobre las informaciones militares, cesión de dominio con que cristalizaba una antigua aspiración de los vigías. Este era el aviso que se incluía en el *Parte Oficial de la Vigía* de esa fecha:

«Por Real orden del 12 de febrero del presente año, se ha dignado S.M. conceder a los Vigías actuales el derecho de publicar por sí el Diario, dejando desde la citada fecha de ser empresa del Gobierno. Lo que se pone en conocimiento de los señores suscriptores, advirtiéndoles que los recibos de abono del presente mes irán firmados por los dos Vigías primero y segundo, así como todas las personas que deseen recibir aviso en su casa, de la vista de algún buque en el momento de ser reconocido, podrá advertir en la torre con anticipación dónde se ha de avisar, quedando a su generosidad dar la gratificación que guste como siempre se ha practicado».

En cuanto al suministro del material de observación empleado por los vigías en su trabajo, tenemos constancia de que en los primeros años de actividad de la torre no existía un cauce oficial de abastecimiento, circunstancia que atestigua el anuncio insertado el 1 de septiembre de 1839 en el *Parte Oficial de la Vigía*: «Necesitando la Vigía hacerse de un buen antejo para su servicio, se suplica a la persona que quiera deshacerse de él, que lo presente en la Torre de Tavira para tratar de su ajuste». Años más tarde, el diario *La Correspondencia de España*, en su edición de 15 de junio de 1898, señalaba: «En la Torre de Tavira han sido colocados varios aparatos de señales traídos al efecto del observatorio astronómico de San Fernando».

Los vigías

Parece ser que en el siglo XVIII el cargo de vigía se adjudicaba por concurso. La primera disposición que encontramos referida a la Torre de Tavira se remonta al 25 de octubre de 1804, fecha en que se obligaba a los ocupantes de ese observatorio a reunir los mismos conocimientos técnicos que un piloto. Una real orden de 26 de septiembre de 1820 aludía a los pilotos reformados o retirados destinados en las torres vigía. Años más tarde, otro precepto legal disponía el 10 de septiembre de 1839 que la vigía de Cádiz se pusiera a cargo de los prácticos de este puerto (4). En el Estado General de la Real Armada de 1799 encontramos a los vigías del puerto de Cádiz encuadrados en el apartado de pilotines, siendo los titulares ese año el teniente de fragata graduado don Aurelio Tavira, don Antonio Fernández y don Antonio García. Este personal técnico había sido formado especialmente para ejercer su labor. Aunque las fechas en que los distintos vigías desempeñaron su trabajo no han podido precisarse —los partes

(4) NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: *El coloquio de Brion*. Museo Naval, Madrid, 1977, p. 334.

no solían ir firmados —, tenemos constancia de que ya en 1702 Manuel Danio Granados ocupó la plaza. Hay indicios de que este primer vigía cursó estudios en el Colegio de San Telmo de Sevilla, dependiente de la universidad hispalense. En el tomo II de las *Memorias para la biografía y para la bibliografía de la isla de Cádiz*, de Nicolás María de Cambiaso y Verdes, encontramos, dentro del «Diccionario de personas célebres de Cádiz», la siguiente reseña:

«Manuel Danio Granados, famoso observador y vigía. Imprimió y dedicó a la ciudad de Cádiz en 4 de noviembre de 1702 *El diario puntual y cierto de las operaciones de la armada enemiga*. Lo era entonces la de Inglaterra y otras que no pudieron saquear ni quemar a Cádiz por más tentativas que hicieron. El diario empieza el 23 de agosto, en el que se avistaron los enemigos, y finaliza el 2 de octubre del referido año de 1702 en que se perdieron de vista. Fue hijo de Jacome Danio y de Isabel Granado y lo bautizaron (5) el 26 de mayo de 1676».

Una de las causas que dificultó la identificación de ciertos vigías y su ubicación en el tiempo fue el cambio de apellidos de algunos de ellos. Antonio Tavira, «teniente de navío de la Real Armada y vigeador», fue jefe de la torre cuando esta estaba emplazada en la plaza de la Constitución, según nos documenta José Rosetty en su *Guía de Cádiz, San Fernando y el Departamento*. Aurelio Tavira Benítez de Aranda, nacido el 29 de abril de 1737, accedió al cargo de vigía mayor en 1772 al morir su padre, y lo mantuvo hasta su fallecimiento, ocurrido en 1806. Fue el primero que desempeñó su labor en la Torre de Tavira, observatorio que en 1778 adquirió el rango de torre vigía oficial del puerto de Cádiz: «Mi padre me mantuvo a sus expensas hasta que falleció por el año de 1772 que entonces me concedió la real gracia del empleo de tal vigía mayor con cuyo sueldo me mantuve (6)». Por el contenido del Estado General de la Real Armada de 1800 sabemos que los vigías del puerto de Cádiz, en el año de su publicación, eran el teniente de fragata graduado Aurelio Tavira, Antonio Fernández (ausente), Diego Romero y Antonio García, por lo que concluimos que el primero era el vigía mayor y que los tres restantes ejercían de ayudantes. Desde el 14 de noviembre de 1803 comienza a figurar en el periódico la siguiente reseña: «Con Real Privilegio exclusivo a D. Aurelio de Tavira, teniente de navío graduado de la Real Armada», prerrogativa que había sido solicitada al rey por el propio marino (7). En el número de 25 de agosto de 1806 se notifica el nombramiento del nuevo vigía por fallecimiento del anterior:

(5) DÍAZ CANO VINDICADO: *Libros parroquiales*, pp. 185ss.

(6) Archivo Histórico Provincial de Cádiz, Testamento de Aurelio Tavira Benítez de Aranda, ff. 57-64. Cádiz, 29 de enero de 1798. Notario, Miguel Brignón Cavallero.

(7) Con el privilegio concedido el 3 de diciembre de 1802 se prohibía al *Diario Mercantil* la publicación del movimiento portuario de la capital gaditana, aunque el barón de la Bruère ignoró el decreto real y continuó reseñando las entradas y salidas de los buques, alegando que era una información que interesaba al ciudadano, aunque al final tuvo que suspender dichas reseñas. Este privilegio, concedido a Aurelio Tavira, fue transmitido a su sucesor, Antonio García, a la muerte del primero en 1806.

EL PARTE OFICIAL DE LA VIGÍA DE CÁDIZ, UN VALOR A CONSIDERAR

«Con Real privilegio exclusivo de S.M. a D. Antonio García (8), alférez de fragata graduado de la Real Armada».

Tenemos constancia de que, a finales de 1852, este marino aún permanecía como vigía, ya que así figuraba en el *Parte*. Por la citada guía de Rosetty sabemos que los vigías de número que ocupaban plaza en 1857 eran Cristóbal Ruiz (vigía 1.º), Juan Bautista Romero (vigía 2.º) y Manuel Ruiz (vigía 3.º). En 1873 Juan Soria ocupaba el cargo de primer vigía. A pesar del vacío documental ya comentado, nos consta que Federico Tomasi y Vargas sustituyó a Soria y que permaneció en el cargo hasta marzo de 1887, en que falleció. Según algunos diarios de la época, Tomasi fue durante muchos años secretario de la capitania del puerto y concejal del Ayuntamiento de Cádiz. A partir de 1890 encontramos como primer vigía de la Torre de Tavira al capitán de la marina mercante Adolfo Cebada y Gómez, que permaneció en el cargo hasta el 23 de febrero de 1923, en que falleció a los setenta y nueve años. Estas notas iban señalando cronológicamente a los artifices de la publicación del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* (véase cuadro 1).

CUADRO 1		
<i>Periodo</i>	<i>Vigías</i>	<i>Observaciones</i>
1702	Manuel Danio Granados	
1772	Antonio Tavira	Falleció en 1772
1772-1806	Aurelio Tavira Benítez de Aranda	Aurelio Tavira falleció en 1806. También Antonio Fernández y Diego Romero ocuparon plaza de vigías durante este periodo
1800-1852	Antonio García	Fue 2.º vigía con Aurelio Tavira
1855-1869	Cristóbal Ruiz, Juan B. Romero y Manuel Ruiz	En 1867 los hermanos Ruiz cambiaron sus apellidos por Llull
1870-1873	Cristóbal, Manuel y Ricardo Llull	
1875-1877	Juan José Soria Aguilar, José Cebada y Federico Tomasi y Vargas	

1878-1887	Juan José Soria Aguilar y Federico Tomasi y Vargas	Federico Tomasi y Vargas falleció en 1887
1888-1890	Juan José Soria Aguilar y Adolfo Cebada y Gómez	
1891-1902	Adolfo Cebada y Gómez y Manuel Álvarez Bauti	
1903-1923	Adolfo Cebada y Gómez	Falleció en 1923

Entre 1904 y 1909, el Ministerio de Marina dicta una serie de disposiciones que afectan a la administración de la torre vigía; como la promulgada el 24 de abril de 1904, reseñada en *El Heraldo de Madrid*: «A partir de esta fecha queda legalmente establecido el vigía de la Torre de Tavira del puerto de Cádiz, continuando abonándose el alquiler de la misma con cargo a la recaudación de practicaes quedando asignados del personal de vigías de semáforos el primero y segundos que allí prestan sus servicios». Por último, el 31 de diciembre de ese año el mencionado rotativo publicaba esta otra noticia: «Destínese a la Torre de Tavira de Cádiz al ordenanza de semáforos D. José Sandoval». En 1908 el Ministerio de Marina, siendo titular del mismo el almirante Ferrándiz, intenta minusvalorar el trabajo de los vigías de Cádiz, lo que suscita la reacción airada de las fuerzas vivas gaditanas. Trasladamos literalmente dos apuntes al respecto:

«En vista de lo innecesario que resulta para el servicio del Estado el prestado por el vigía establecido en Torre de Tavira se ha dispuesto su supresión, dejando de consignarse en los futuros presupuestos los créditos que para su sostenimiento han venido consignándose». *Día de Madrid* de 23 de septiembre de 1908.

«El Sr. Ferrándiz estima que el objeto principal del funcionamiento del vigía marítimo gaditano, es tan solo para comodidad de los prácticos, y no tienen en cuenta todo el valor y alcance del centinela de la calle Marqués del Real Tesoro. El Ayuntamiento, la Cámara de Comercio, la prensa y otras entidades, se ocupan en hacer ostensible la importancia del vigía de Cádiz, y los servicios que presta no solo al comercio, sino también al Estado, en la parte que corresponde a avisos o señales con buques de guerra; prueba exacta de nuestra afirmación, el trabajo realizado por aquellos modestos vigías (mal retribuidos) en la época de infeliz recordación, de embarque y repatriación de nuestros soldados, con motivo de nuestras guerras coloniales y pérdidas de aquellas tierras. *Cádiz por Dentro*, 30 de septiembre de 1908».

En cuanto a la retribución económica de los vigías, nos remitimos a los *Presupuestos de los gastos de todos los ministerios* correspondientes a 1820, editados por la Imprenta Nacional, que asignaban un sueldo mensual de 500 reales de vellón al primer vigía de Cádiz, de 400 al segundo y de 225 al tercero. Para establecer un referente comparativo, señalemos que los prácticos del puerto gaditano percibían un salario mensual que oscilaba entre los 250 y los 300 reales según su categoría. Si nos referimos al lugar de impresión del diario, desde 1798 se consignaba en los partes «En la imprenta de la ciudad, Plazuela de las Tablas», para un año después modificar y ampliar la información en los siguientes términos: «En Cádiz en la imprenta de D. Pedro Gómez de Requena, impresor mayor de S.M., Plazuela de las Tablas».

La Torre de Tavira

Varios fueron los emplazamientos de la torre vigía de Cádiz hasta quedar asentada definitivamente, en 1778, en el que fuera palacio de los Marqueses de Casa Recaño, en la calle Marqués del Real Tesoro, antiguamente de Bulas, esquina a la calle Sacramento. Lógicamente esas torres de observación debían ser lo más elevadas posible y estar situadas en lugares despejados y con gran visibilidad que facilitasen la vigilancia. Durante su emplazamiento en la plaza de San Antonio, esquina a la calle de Buenos Aires, la torre vigía comenzó a conocerse como Torre de Tavira por haber sido Antonio Tavira su primer vigía. Otros emplazamientos anteriores fueron la Casa del Padre Calderón, en el barrio de Santa María; la Casa de las Banderas, en el barrio de la Viña, y las calles de Veá Murguía y San Pablo, así como el ya citado de la plaza de San Antonio. Adolfo de Castro, en el *Manual del viajero en Cádiz*, la describe así: «Es conocida vulgarmente por de Tavira; 41½ varas tiene de altura desde el piso de la calle y 148 pies sobre el nivel del mar. Desde 30 millas se distinguen con anteojo los navíos de tres puentes, los demás buques a una distancia proporcionada a su porte. Hay ya tal práctica en los que tienen a su cargo la vigía que raro es el buque que desde muy larga distancia no conozcan, como haya estado alguna vez en nuestro puerto». En las postrimerías del siglo XVIII, ya ubicada la torre en su emplazamiento definitivo, también se conoció como «la torre de Recaño». En mayo de 1839 Antonio Doral, en nombre de la capitanía del puerto de Cádiz, dictó las instrucciones sobre las señales que, dirigidas a los comerciantes, la torre vigía debía emitir en relación con los barcos que se aproximaban o se avistaban (véase cuadro 2).

Pero las señales de la torre de vigía no se utilizaban solo para indicar los movimientos marítimos y portuarios, sino que a veces, a través de señales convenidas de antemano, comunicaban a los ciudadanos hechos o acaecimientos importantes. Así, *El Heraldo* comunicaba el 3 de julio de 1850 la disposición que el gobierno de Cádiz había dictado para comuni-

CUADRO 2	
Instrucciones sobre las señales que la torre vigía debía hacer a los comerciantes referidas a los barcos que se aproximaban o atisbaban	
Vapor a la vista por poniente	Una bola en el penol del O
El vapor avistado por poniente es inglés	Una bola y bandera inglesa inferior en el penol de poniente
El vapor avistado por poniente es francés	Una bola y bandera francesa inferior
El vapor avistado por poniente es español	Una bola y bandera azul y blanca por mitad inferior
El vapor indicado por esta señal está cerca de la torre de San Sebastián	La señal anterior que le corresponda y un pequeño gallardete debajo
Vapor a la vista por levante	Una bola en el penol del E
El vapor avistado por levante es inglés	Una bola y bandera inglesa inferior en el penol del Este
El vapor avistado por levante es francés	Una bola y bandera francesa inferior
El vapor avistado por levante es español	Una bola y bandera azul y blanca por mitad inferior
El vapor indicado por esta señal está cerca de la torre de San Sebastián	La señal anterior que le corresponde y un pequeño gallardete debajo
Viene un barco de Sanlúcar	Una bola en el tope
El vapor avistado está cerca de la torre de San Sebastián	Un gallardete debajo de la bola en el mismo paraje
El vapor salido de Sanlúcar arriba al puerto de la salida	Una bola y gallardete encima en el mismo paraje

car a sus ciudadanos el nacimiento del infante Fernando de Borbón y Borbón:

«La Torre de Tavira tan luego como llegue la noticia del alumbramiento de S.M., se haga la señal siguiente: Si es príncipe se arbolará en el tope del asta la bandera española con gallardete, y si es princesa la bandera sola. Recibiéndose de noche la noticia aparecerán en el mismo sitio dos faroles en el primer caso y uno solo en el segundo».



Torre de Tavira. Ayuntamiento de Cádiz.



Cádiz visto desde la Torre de Tavira.
Hauser y Menet.

La torre vigía era una dependencia de la Armada, supeditada al capitán general del Departamento y al comandante del Tercio Naval. En la Torre de Tavira estaba instalada una imprenta dedicada a editar el *Parte Oficial de la Vigía*. Un archivo conservaba copia de todos los ejemplares impresos desde 1793, y una colección de dibujos de buques de la Armada contribuía a la identificación de cada uno de ellos.

El *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, fuente documental básica

La bibliografía consultada en un gran número de trabajos de investigación histórico-marítima nos confirma la importancia del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* como fuente seriada básica de información o de confirmación de otras fuentes investigadas. Así, un colectivo de climatólogos e historiadores de diversas universidades españolas, con la colaboración del IANIGLA argentino, ha elaborado y publicado un interesante trabajo consistente en extraer, estudiar e interpretar los registros de las observaciones meteorológicas realizadas a lo largo del día en Cádiz y detalladas en los ejemplares del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, documento que califican como «uno de los primeros sistemas de vigilancia meteorológico regulares conocidos». Ricardo García Herrera, Natalia Calvo Fernández, David Gallego Puyol, Alberto Gullón Abao, M.^a José Portela Miguélez, María del Rosario Prieto y Pedro Ribera Rodríguez han plasmado en *El clima de Cádiz en la primera mitad del*

siglo XIX según los partes de la Vigía las conclusiones de ese trabajo. Como señalan sus autores: «... ha sido necesario recuperar e interpretar estos datos, haciéndolos homologables con los que se registran en la actualidad con los modernos sistema de observación». El resultado de esta investigación ha permitido comparar el clima de la primera mitad del siglo XIX con el actual, y con ello verificar los cambios climatológicos más significativos que se han producido en la capital gaditana a lo largo del periodo considerado. En cuanto a la fiabilidad de la fuente, señalan los autores, queda confirmada con la comparación de los datos reseñados en el *Parte* con los termométricos y barométricos observados en la época de que tratamos en la zona de Cádiz-San Fernando y Gibraltar.

En un artículo (9) publicado en la *Revista de Historia Naval*, sus autores confirman la visita a Cádiz del *Real Fernando*, primer vapor español, mediante un *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, donde se puntualiza que el vapor entró en el puerto gaditano el 8 de julio de 1817 y salió para Sevilla al día siguiente. Asimismo, Mario Trujillo Bolio, en *El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el Diario Marítimo de la Vigía (1800-1840)*, considera el valor documental del citado diario y lo posiciona como punto de referencia obligado para los investigadores y estudiosos del comercio marítimo entre la ciudad gaditana y los puertos hispanoamericanos. También Francisco Piniella Corbacho, profesor titular de la Universidad de Cádiz y director del Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación, cuenta con un soporte muy sólido en los *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* para la elaboración de su tesis doctoral, *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*, un trabajo de investigación muy completo sobre las relaciones postales y comerciales entre la isla de Cuba y España a través del puerto de Cádiz, que documenta acertadamente la historia de los correos marítimos de la época.

En *Los Partes Oficiales de Cádiz: análisis y posibilidades de una fuente (1890)*, Alberto J. Gullón Abao y María José Portela Miguélez estudian a través de esa fuente el comercio regional, cuyo eje centran en el puerto de Cádiz; en cuanto al comercio internacional, Dinamarca, Bélgica, Italia, Francia, Alemania, Portugal e Inglaterra son los países más significativos, tanto en las operaciones exportadoras como en las importadoras. El estudio también abarca el comercio con otros puertos españoles, que en muchas ocasiones sirven de trampolín para el comercio americano. A pesar de que el trabajo se circunscribe a un periodo de tres meses (agosto, septiembre y octubre de 1890), los autores confirman en sus conclusiones la importancia de los *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*: «Consideramos imprescindible acudir a esta fuente para complementar el conocimiento de la economía y sociedad gaditana en relación a la actividad comercial portuaria».

(9) CASANUEVA, J.F. y FRAIDIAS A.J.: «El *Real Fernando*, primer vapor español», en *Revista de Historia Naval*, núm. 28. Madrid, 1990, pp. 49-59.

En el estudio de Feliciano Gámez Duarte sobre la Guerra de la Independencia, titulado *Los ojos del asediado: el sitio francés a través del Diario Marítimo Vigía de Cádiz, 1810-1811*, el autor utiliza como fuente principal la información contenida en ese diario. Después de una breve introducción, centrada en el nacimiento y evolución del *Diario Marítimo*, y de aproximarse al Cádiz de principios del siglo XIX, Gámez Duarte inicia la transcripción de acaecimientos referidos a los prolegómenos de la guerra con los franceses, para lo que se remonta a abril de 1809. En los primeros días de febrero de 1810, la actividad bélica francesa se recrudece y así lo transmite el vigía de la torre a través de sus partes diarios, convirtiéndose, de hecho, en un corresponsal de guerra. A través de estas transcripciones, Feliciano Gámez destaca hechos importantes del asedio, como la llegada de los franceses, las primeras escaramuzas, el temporal de marzo y las fugas del *Castilla* y el *Argonauta*, la toma del fuerte de Matagorda, los bombardeos sobre Cádiz y la batalla de La Barrosa, siempre apoyándose en el texto del *Vigía de Cádiz*. Como afirma acertadamente el autor en sus conclusiones, «creemos que, después de lo expuesto, podemos tener en cuenta su posible uso para el análisis y estudio del asedio de Cádiz, ya que nos aporta una manera diferente de ver estos acaecimientos».

El contenido de los Parte Oficial de la Vigía de Cádiz

La información que brinda el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* va evolucionando significativamente con el tiempo. Como ya hemos adelantado, en sus inicios se limita a detallar los movimientos de los buques y a ofrecer una somera observación meteorológica. En 1805 el periódico ya señala un hecho ajeno al puerto de Cádiz: la entrada en Ferrol de la escuadra combinada hispanofrancesa, especificando los nombres de la totalidad de los buques, los cañones que portan y sus respectivos comandantes. La misma relación incluye en los partes del 19 y el 20 de octubre, cuando la escuadra sale del puerto gaditano. A partir del 7 de febrero de 1810, además de recoger la información básica inicial, se describen diariamente las vicisitudes del asedio de Cádiz por las tropas francesas, componiendo una especie de parte de guerra más o menos extenso en función de la intensidad de los combates. Estas narraciones se mantuvieron mientras la ciudad padeció el cerco. Para hacernos una idea de la disposición de estas comunicaciones, transcribimos, literalmente, lo anotado en las ediciones de 13 de febrero y 1 de marzo de 1810 del *Diario Marítimo Vigía de Cádiz*:

«A las 9^{1/2} rompieron el fuego las cañoneras al caño del trocadero, que sostuvieron hasta poco antes del medio día. De Xerez baxaron esta mañana al Puerto de Santa María 7 carros y como unos 200 hombres de infantería y caballería. Entre 1 y 2 de la tarde se ha visto humo al parecer de cañonazos, disparados hacia el puente de Zuazo. Varias partidas de infantería y

Diario de la Vigía. Cádiz 13 de Noviembre de 1834.

Land español S. Antonio, Ramon Britan, de Salamanca en 19 con 150 barriles de almidón, 42 pipas y 2 barriles de aguardiente, 10 cajas de vino, 34 bala de papel blanco y 10 caños de hierro. Entre otros.

Hay ENVIADO LAS EMBAJACIONES SIGUIENTES:
Anche el bergantín español S. Antonio, Vicente Suarez, de Nueva en 20 con harinas, maíz, sardinas, especias y licores, a D. Francisco M. Hinojosa.

El barco ídem [de vapor] Corvino, de Valencia.
Hay la goleta ídem Nica, Srta. del Carmen [de] la Andadura, Mica. D. Felipe Galassi, de Santiago de Cuba en 62 con azúcar y caño, a D. Antonio Casado.

Distante portuques el Duque de Braganza, Francisco Joaquin, de Lisboa en 3 con equipajes y 1 cajón con mercaderías.

Una barca de Sevilla con aceite y otros efectos, y un músico de posente, españoles.

Al SO. distante se halla un bergantín-goleto.

Pasó al Estecho un bergantín, y al O. otro bergantín.

Hay SALEDO LOS BARQUES QUE SIGUIEN:
Bergantín inglés Arno, William Scoble, para Londres.

Bergantín-goleto ídem Humana, Joseph Henz, para San Thomas.

Bergantín-goleto ídem Gull, John Francis, para Terranova.

Fragata americana Newton, William Hestibar, para Leonora.

Barón. 22. 10. 40. Terza. 12. 6. Viento NO. frezquito

1. BARCO DE VAPOR. El día, de la Real Compañía del Guadalquivir (el tiempo lo permite) salió de Sevilla para Cádiz el sábado 13 a las 6 de la mañana, con destino regular para Sancti y Sevilla el sábado 14 a las 7 de día.
2. De póe para caduque puerto. El bergantín inglés ABCU, de poco de este apellido, fuerza y discreta en el mar, se capitan J. Bataillon. Enviado a los señores La Cava y Rocabarja, casillo de la Cruz de la Madra número 30.
3. PARA SANTEMORE. La goleta española nombrada la MICA, se capitan D. Tomas de Elorriaga, quedará lista para dar la vela del 18 al 20 del corriente al tiempo que guste, aunque todas de su cargo y de buena calidad, siendo cargo y progreso para los que tenga buena necesidad. Le despacha D. José Antonio Barco, calle del Comercio n. 11.

AVISO.

Debiendo la fragata inglesa nombrada ELIZABETH, su capitán D. Miguel Andrew, hacerse a la vela para LONDRES permitiéndolo el tiempo a últimos de este mes por tenerlo así contratado, se le previene a los señores cargadores que no hubiesen cumplido ya las órdenes que tienen tomadas lo verifiquen sin pérdida de tiempo, sirviéndoles de gobierno que dicho buque podrá recibir de 100 a 110 botas mas de las que están apalabradas y los que se hallen en este último caso deberán acudir inmediatamente para reservarles el lugar suficiente para la cantidad que tuviesen.

Consignada a D. José Gargallo, calle de la Cruz de la Madera. Cádiz 13 de Noviembre &c.

Diario de la Vigía de 13 noviembre 1834.
Biblioteca de Temas Gaditanos.

caballería se han descubierto en el Puerto recorriendo la costa, y permaneciendo algún tiempo en sus inmediaciones apostadas. A las 3^{1/2} entraron en Fort-Luis unos 16 soldados enemigos. Poco después empezó a hacer fuego hacia el caño del trocadero el navío *S. Justo*, y ahora ejecutan lo mismo las cañoneras».

«Esta mañana arrió la insignia del Excmo. Sr. D. Ignacio María de Álava el navío *Santa Ana* y la arboló en el navío *Príncipe de Asturias* el Excmo. Sr. D. Juan María de Villavicencio, en calidad de comandante general de la Escuadra. Rompió el fuego el navío *S. Francisco de Paula* al salir el sol contra el caño del trocadero, y las cañoneras ejecutaron lo mismo antes de las 9, siguiendo luego el castillo de José Gargallo; una de las cañoneras se situó por la parte del E, desde donde disparó a los enemigos que en bastante número salieron precipitadamente a guarecerse en posición más cubierta y menos expuesta».

Ya en 1816 observamos que en la sección correspondiente a los movimientos de los buques se incluye el sobordo de algunos de ellos, comenzando, asimismo,

CON REAL PRIVILEGIO EXCLUSIVO DE S. M.

DIARIO MARITIMO.

VIGIA DE CADIZ.

DIA 9 DE FEBRERO DE 1810.

Hoy ha entrado el bergantín español S. Francisco de Asís, alias el Geronense, M. D. Pablo Llovet, de la Havana en 52 das con azúcar, maíz y palo de tinte, a D. Jayme Tintó.

Viene del O. a fragata o bergantín que dista 4 leguas.

Entra la goleta del Rey la Molly que ha estado cruzando a la boca del puerto.

Viento NO. bonancible con cerrazon.

Se vieron despues de las 8 recorriendo la costa del Puerto de Sta. Maria 6 soldados franceses de caballería.

A las 9^{1/2} en una clara se descubrió una falua española del Rey atracada al castillo de Matagorda, en el qual estubo su tripulacion y luego se retiró.

A las 10^{1/2} que se dispuso un poco la cerrazon, se vió en el camino real de Xerez con direccion al Puerto de Sta. Maria una numerosa columna enemiga de infantería y caballería con gran cantidad de carros; poco despues se notó retrocedia alguna tropa de la vanguardia, ignorandose si seria para reunirse, y la lluvia que a corto rato sobrevino, impidió hacer mas observacion. A las 11^{1/2} aclaró, y nada se vió ya en el camino real.

En el castillo de Sta. Catalina y en la argada del trocadero tienen los enemigos centinelas de observacion.

Seis cañoneras y a botes de auxilio se situaron delante de Puerto Real y han hecho a los enemigos que estan en dicha villa un fuego sumamente vivo, quienes corrieron a formarse en cantidad como de unos 100 hombres, permaneciendo de esta suerte a cubierto con la casilla del resguardo.

Las lanchas que estan a la boca del caño del trocadero tambien han hecho todo el dia un fuego activo interandose bien, y los enemigos parapetados con la destruida bateria del comercio, han correspondido con fusilería.

Tres soldados de caballería fueron esta tarde del caño a Puerto Real.

Diario Marítimo Vigía de Cádiz de 9 de febrero de 1810. Biblioteca de Temas Gaditanos.

a publicitarse determinados navíos que brindan sus servicios y se ofrecen en flete para transportar cualquier carga al puerto indicado por los cargadores. Esos anuncios, además de consignar las características principales de tales navíos, especifican el armamento de que disponen, los puertos en que hacen escala, etc.:

«Para La Guayra y Puertocabello. El bergantín *General Palafox*, carenado y forrado en cobre nuevo, armado con 4 cañones de a doce, 8 carronadas de a diez, 2 cañones de a cuatro, armas y demás correspondiente, su capitán D. Gerónimo Otero, saldrá a la mayor brevedad por tener contratada más de la mitad de su carga. Despacha su dueño, calle del Hondillo núm. 180». *Diario Marítimo de la Vigía* de 4 de agosto de 1816.

Con el transcurso del tiempo, el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, sin renunciar al fin para el que se fundó, que era ofrecer información marítima, va modificando su política comercial con objeto de incrementar sus ingresos y conseguir autofinanciarse, objetivo acuciante desde que el gobierno se desvinculase de la publicación. Para ello no solo incrementa la publicidad relativa a las navieras y a los armadores independientes, muchos de los cuales solo disponen de un navío, sino que la dirección del periódico admite anuncios ajenos a la actividad marítima, portuaria y comercial, como venta de libros e inmuebles, información bursátil, etc. De igual modo, se revaloriza tanto la información marítima —al insertar nuevos datos: mediciones barométricas y termométricas y horas del orto y ocaso del sol— como la comercial —al especificar los nombres y profesión de los pasajeros transportados en determinados buques e incluir resúmenes anuales del movimiento de buques en el puerto de Cádiz y de la carga que transportaban, agrupándolos por nacionalidades—. Los buques de guerra arribados al puerto y los mercantes despachados para América conforman otra información muy útil para los interesados. Comienza a ser habitual la inserción de anuncios llamados «martillos», que no son sino convocatorias de subastas de buques, de sus restos o de las mercaderías no retiradas por sus propietarios, negociadas generalmente por las aseguradoras:

«El sábado 14 del corriente a las 12 de su mañana se rematará en la casa callejón del Tinte n.º 188, bajo las condiciones que se manifestarán en el acta del remate, en su totalidad o por lotes según se expresará igualmente, el casco, aparejo, velamen y demás enseres del bergantín español nombrado *Martín* (a) *Peruano*, que se halla fondeado en puntales. El inventario de dicho buque está de manifiesto en poder del D. Pedro del Corral y Puente, calle ancha número 139». *Parte Oficial de la Vigía* de 3 de diciembre de 1839.

Era habitual, asimismo, la inserción en el *Parte* de relaciones mensuales de buques que se encontraban en cuarentena en determinados lazaretos, indicando, además de los nombres de estos y de la carga que transportaban, los puertos de procedencia y de destino. También se incluían los buques y el número de días que por imposición de la Dirección de Sanidad Marítima tenían que

permanecer en observación en Cádiz antes de ser admitidos a libre plática. Los avisos a los navegantes suministrados por pilotos que retornaban de los puertos americanos constituían una información muy valiosa. Como ejemplo de ello transcribimos textualmente el insertado el 20 de febrero de 1843, en el que José de Huertas, piloto particular, notifica a Benito Massa, teniente de navío de la Armada y primer catedrático del Colegio de San Telmo de Málaga, lo siguiente:

«Dirección Hidrográfica. Como piloto particular debo manifestar a Vd. que hallándome residente en La Habana en el año de 1839 leí en uno de aquellos diarios o periódicos lo que sigue: habiendo salido de Nueva York una fragata americana, cuyo nombre no recuerdo, el día 31 del citado año a las diez horas de su noche, embistió en un bajo, el que reconocido y sondado inmediatamente por su capitán y por su piloto, y conocieron ser una piedra casi a la superficie del agua, de poca circunferencia y con mucho fondo a su alrededor; lo sitúan por la latitud llegada de estima a aquella hora, deducida de la observada al mediodía, y es la de 38° N., su longitud es la de estima a aquella hora, deducida del punto de su salida dos días antes de este suceso, y es la de 63° 33' 00" O del meridiano de Cádiz. Todo lo que tengo la satisfacción de comunicar a Vd. con el mejor fin y para lo que convenga, advirtiéndole que es cuanto puedo decir sobre este particular. José de Huertas. Hemos situado este bajo en nuestras cartas con la nota de situación incierta hasta adquirir datos más positivos. Damos las gracias a los Sres. Massa y Huertas por su laudable celo a favor de los navegantes. Madrid a 8 de febrero de 1843».

Otra de las novedades acogidas con gran interés por los lectores de la publicación fue la inclusión de noticias referentes a la invención o perfeccionamiento de aparatos o artilugios relacionados con la navegación; así, tenemos que en el *Parte Oficial de la Vigía* de 23 de febrero de 1843 se describe un ancla flotante que puede servir de amarra a los buques en peligro de naufragio, ingenio por el que se habían interesado la Sociedad Francesa de Náufragos y otras empresas dedicadas al salvamento de buques. Ya mencionábamos al inicio de este trabajo cómo una de las secciones más demandadas en los *Parte* era la referida a los siniestros o averías que se producían en buques españoles. En este sentido, en el ejemplar de 25 de noviembre de 1844 encontramos una relación de las averías sufridas por unos buques españoles de guerra que se encontraban atracados en La Habana, a causa de un gran temporal que sacudió a la isla el 5 de octubre del citado año. Los buques afectados fueron: las fragatas *Isabel II* (capitán de navío Juan Montaña) y *Cortés* (brigadier Joaquín Santaolalla), los vapores *Congreso* (Juan Pérez Lasso de la Vega) y *Bazán* (capitán de fragata Félix Angosto), el bergantín *Laborde* (alférez de navío Francisco Javier Morán), las goletas *Infanta* (Francisco J. Chacón), *Transporte* (José Julián Gómez) y *Ligera* (Juan Paredes), el pontón *Marte* y el bergantín *Trueno*. Aunque las averías producidas en los buques citados fueron de consideración, solo hubo que lamentar heridos leves.

La rivalidad que desde los inicios se entabló entre el periódico objeto de nuestro trabajo y el *Diario Mercantil* no decayó con el paso de los años, como atestigua una nota del *Vigía de Cádiz. Diario Marítimo y de Comercio* insertada el 10 de febrero de 1836:

«Los editores del *Noticioso del Pueblo* (10) han publicado en su número 7 del 7 del corriente, una nota anunciando que no insertarán en su papel los sobordos de los buques que entren en nuestra bahía, ni las ocurrencias que al ponerse el sol queden en la mar, por no perjudicarnos a nosotros que imprimimos el *Parte y Diario de la Vigía*. Damos gracias a aquellos escritores por su amistad y por el principio de justicia que respetan; sintiendo no poder decir otro tanto con respecto a los editores del *Diario Mercantil*, que parecen empeñados en quitarnos el fruto de nuestras tareas. A estos señores se les dio real permiso en agosto de 1816 para publicar su periódico, sin perjudicar al *Marítimo de la Vigía* en la inserción de noticias determinadas; mas para los tales editores no hay propiedad respetable; y es tal su furor de copiar que hasta copian de nosotros que solo vivimos de noticias marítimas. Tal vez nos equivocaremos y puede que los diaristas con los grandes anteojos que tienen vean desde la plazuela del Palillero los buques que casi al oscurecer cruzan al Estrecho, y los que entran a la una, las dos o las tres de la madrugada. De todos modos, el público lo ve y forma su opinión: consúltenla los redactores del *Diario Mercantil*; y sabrán si le es o no desfavorable. En cuanto a nosotros solo diremos que a si tales editores se les pudiera copiar algo propio (que es el mayor de los imposibles) habrían de poner el grito en el cielo, porque siempre cobran bien los malos pagadores».

Hemos querido consultar las observaciones marítimas insertas en el *Parte de la Vigía de Cádiz* de 10 de marzo de 1895 para hacernos una idea del temporal con que hubo de enfrentarse el crucero *Reina Regente* el día de su hundimiento, cuando navegaba desde Tánger hacia Cádiz para asistir a la botadura del buque de la misma clase *Carlos V*. Esto era lo que percibía el vigía desde su atalaya:

«Amaneció cielo y horizonte chubascosos, viento al S frescachón, con mar gruesa del mismo; el tiempo presenta muy mal cariz y el barómetro marcando presiones muy bajas, son indicios de temporal del segundo cuadrante; durante la mañana no cesaron los chubascos de agua y viento duro del S, hasta las 11 que se cerró en agua, aumentando la fuerza del viento con rachas muy duras, arbolando la mar del mismo, quedando aislado en la pleamar el castillo de San Sebastián, y el camino de éste inundado y convertido en una extensa rompiente; en el resto del día el temporal arrecia, sosteniéndose el viento con igual fuerza, pero variable en dirección del S al SE; continuando la misma mar y la cerrazón de agua con algunas tronadas; anocheciendo con el mismo aspecto y

(10) *El Noticioso del Pueblo* fue un diario comercial editado por Campe y que tuvo una corta vida de solo trece meses.

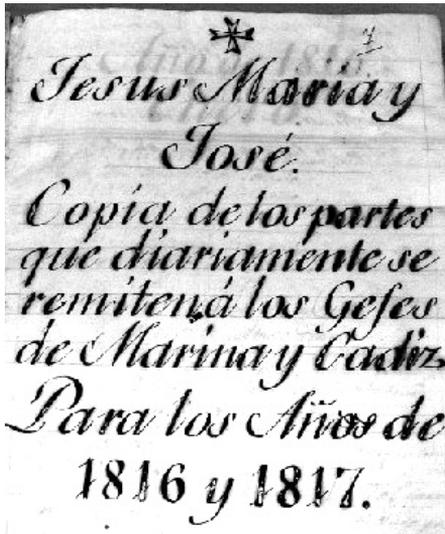
la atmósfera muy cargada. A causa del temporal reinante, han ocurrido en bahía algunas averías, y a varios de los buques fondeados les han garreado sus anclas; entre ellos, el bergantín goleta español *Nueva Justa Valdepares*, que queda fondeado fuera del puerto; el pailebot de tres palos ruso *Poseidon*, que embarrancó en la Cabezuela; una balandra se fue al garete, embarrancando en la playa en la costa del Puerto Santa María; dos balandras de D. Enrique MacPherson se fueron sobre el espigón de la punta San Felipe, siendo recogida una de ellas que se iba al garete por el *Vaporcito Auxiliar núm. 1*, que la remolcó a bahía; otra balandra rompió el palo y tuvo que fondear en bahía, y la draga y una batea de los Sres. Vea Murguía se fueron a pique próximo a la Dársena del Astillero».

La lectura de los *Parte de la Vigía de Cádiz* de inicios del siglo XX nos confirma un nuevo incremento de la publicidad insertada, referida esencialmente a los sectores naviero y asegurador, aunque también se exhiben en el periódico segmentos del negocio marítimo como el transporte de carbones, las exportaciones de sal y vinos, etc. Navieras de reconocido prestigio —como la Compañía Trasatlántica, Vapores Correos de la Sociedad Navegación e Industria, Vapores Correos Españoles de Pinillos, Izquierdo y C.^a, Hamburg-Amerika Linie, Compañía de Vapores Correos de África, Línea de Navegación Ibarra y C.^a, Compañía Sevillana de Navegación a Vapor...— exponen en sus anuncios datos comerciales prácticos para el usuario, como las unidades que componen sus flotas y las líneas que cubren, sus puertos de escala y transbordo, horarios, consignatarios en los puertos, capacidad de carga y volumen ocupado, etc. La aseguradora Compañía de Seguros Marítimos, Pluviales y Terrestres y las consignatarias Hijos de D. Evelio Láinez, J.U. Petty, Luis Arnau, René Arquís y Bensusan y C.^a se convierten en clientes habituales para los que la administración de la Torre de Tavira aplica precios convencionales, tal como hace figurar en la cabecera del periódico.

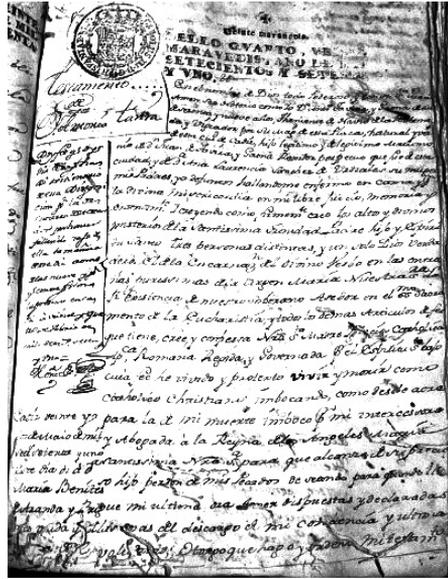
Conclusiones

Es necesario incidir en el objetivo esencial del trabajo de los vigías, editores del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz*, que era informar a la autoridad de Marina de la presencia de cualquier buque sospechoso en la bahía de Cádiz, además de cumplimentar los requerimientos que por parte del estamento militar se les hiciesen. La condición militar de muchos de los vigías era un factor más que acreditaba y reforzaba el rigor de las informaciones reflejadas en los partes que editaban. En la portada de los libros anuales en que se registraban los partes diarios figuraba: «Copia de los partes que diariamente se remiten a los jefes de Marina y Cádiz».

La utilidad del *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* radica en la versatilidad de la información que contiene y en su innovadora manera de transmitirla. Al ser una publicación seriada, la trama de dicha información se propaga en el



Portada de los libros resumen de los partes. Biblioteca de Temas Gaditanos



Primer folio del testamento de Antonio Taviara (1771). AHPC.

tiempo ininterrumpidamente, simplificando la labor del investigador o estudioso, que solo tiene que continuar la línea cronológica para alcanzar el resultado buscado. A través de este trabajo hemos verificado cómo la publicación estudiada, que subsistió durante casi 150 años, mantuvo un ritmo creciente de información actualizada e interesante. En sus hojas, primero manuscritas y después impresas, quedaron plasmadas muchas de las noticias que conformaron la historia de Cádiz y, con ella, la de su puerto: la creación de nuevos astilleros, la botadura de significados buques, trágicos naufragios, visitas reales y de destacados militares, detalles de las escuadras navales, la guerra contra el Francés, etc. Asimismo, a través de los sobordos de la carga de los buques reflejados en los partes conocemos la actividad comercial y los productos que predominaban tanto en el comercio de exportación como en el de importación. La amplitud de la información sobre los buques que arribaban a la bahía de Cádiz ofrecida por el *Parte Oficial de la Vigía de Cádiz* nos permite catalogar para la historia naval los principales tipos de buque vigentes en la época: goleta, londro, falucho, bergantín, barca, galeota, queche, jabeque, laúd, pingue, polacra, fragata, diate, balandra, saetía, gabarra, patache, tartana, lugre, quechamarín, místico...

La evolución del *Parte* se vio condicionada por el determinante factor económico. Mientras se sintió protegida por el apoyo oficial, la información ofrecida fue más profesional y específica, obviando insertar elementos impropios que pudieran desvirtuar el objetivo para la que fue creada. A medida que el gobierno fue desvinculándose del patrocinio de la torre vigía y de su perso-

nal, el colectivo de practicaaje asumía las obligaciones y cargas inherentes, lo que conllevó un cambio radical en el contenido de la publicación. Paradójicamente, la nueva situación creada era la que añoraba el colectivo de prácticos, que reclamaba repetidamente constituirse en un ente gremial autónomo y autogestionado. La publicidad inserta en los partes se incrementó no solo en lo referente al segmento marítimo y comercial, sino en otros capítulos que no guardaban relación con la actividad marítima.

Por último, la fiabilidad de las informaciones recogidas en la publicación estudiada está sobradamente comprobada, sean tales informaciones meteorológicas, sean técnicas o históricas. Sobre las primeras, un colectivo de profesionales ya citado, autores de *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la vigía*, afirma en sus conclusiones que «la comparación de los datos de la Vigía de Cádiz con datos de presión y temperatura de la época en Gibraltar y Cádiz-San Fernando muestran una gran semejanza en la evolución estacional y rangos de valores similares, lo que resulta una prueba más de la fiabilidad de la fuente». En cuanto a la fiabilidad de los datos históricos insertos en los partes, queda corroborada tanto con el análisis de un gran número de trabajos específicos como con la consulta de algunas tesis doctorales que tuvieron en los partes un soporte firme y decisivo.

Bibliografía

- ARMILLAS VICENTE, José A.: *La Guerra de la Independencia. Estudios*, t. V, vol. II. Instituto Fernando el Católico, Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Zaragoza, 2001.
- BARTOMEI, Arnaud: «La publication de l'information commerciale à Marseille et Cadix (1780-1820)», en *Rives nordméditerranéennes*, 2007. URL <http://rives.revues.org/2053>.
- BUSTOS RODRÍGUEZ, Manuel: *Cádiz en el sistema atlántico. La ciudad, sus comerciantes y la actividad comercial (1650-1830)*. Sílex-Universidad de Cádiz, 2005.
- CAMBIASO Y VERDES, Nicolás María de: *Memorias para la biografía y para la bibliografía la isla de Cádiz*. Imprenta de la Viuda de Villalpando, 1830.
- CASTRO, Adolfo de: *Manual del viajero en Cádiz*. Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1859.
- GARCÍA HERRERA, Ricardo, y otros: *El clima de Cádiz en la primera mitad del siglo XIX según los partes de la Vigía*. Servicio de Publicaciones de la Fundación Unicaja, Málaga, 2008.
- GULLÓN ABAO, Alberto José y PORTELA MIGUÉLEZ, María José: «Los partes oficiales de la Vigía de Cádiz. Análisis y posibilidades de una fuente (1890)», en *Baluartes*, núm. 1. Cádiz, 1994.
- LOMAS SALMONTE, Francisco J.: *Historia de Cádiz*. Sílex, Cádiz, 2005.
- MINISTERIO DE DEFENSA: *Estudios superiores en Cádiz desde 1748. Armada e Ilustración*. Universidad de Cádiz, 2009.
- NÚÑEZ IGLESIAS, Indalecio, y FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro: *El coloquio de Brion*. Museo Naval, Madrid, 1977.
- PINIELLA CORBACHO, Francisco: *La empresa mercantil de correos marítimos de La Habana (1827-1851). Aproximación a los usos náuticos en la primera mitad del siglo XIX*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, Cádiz, 1995.
- ROSETTY, José: *Guía de Cádiz, San Fernando y el Departamento*. Imprenta de la Revista Médica, 1857.
- TRUJILLO BOLIO, Mario: «El puerto de Cádiz y el Atlántico americano en su tráfico marítimo-mercantil desde el *Diario Marítimo de la Vigía* (1800-1840)», en *Trocadero*, núm. 17. Cádiz, 2005.

EL PARTE OFICIAL DE LA VIGÍA DE CÁDIZ, UN VALOR A CONSIDERAR

VALLADARES DE SOTOMAYOR, Antonio: *Semanario erudito, que comprehende varias obras inéditas, críticas, morales, instructivas, políticas, históricas, satíricas y jocosas de nuestros mejores autores antiguos y modernos dalas a luz*, t. XXXIV. Madrid, 1791.

Fuentes documentales adicionales

Archivo de la *Revista de Historia Naval*.
Archivo Histórico Provincial de Cádiz (AHPC).
Biblioteca de Temas Gaditanos Juvencio Maeztu.
Biblioteca Nacional de España, hemeroteca digital.
Hemeroteca de *El Heraldo de Madrid*.
Hemeroteca de *El Heraldo*.
Hemeroteca de *El Día de Madrid*.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....
.....
.....

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

Dirección de intercambio:

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

EL TENIENTE GENERAL DE LA ARMADA DON JOSÉ PRIMO DE RIVERA Y SU ACTUACIÓN EN EL RÍO DE LA PLATA

Alejandro N. BERTOCCHI MORÁN
Historiador Naval

MUCHO se ha escrito e investigado sobre los treinta y ocho años de existencia del apostadero de Montevideo (1776-1814), pero desde todos los ámbitos se reconoce que la obra a él dedicada por el teniente de navío (CIME) don Homero Martínez Montero (1) representa el mayor esfuerzo de interpretación de este tan importante capítulo histórico para España y el Río de la Plata. Así pues, la figura de este marino uruguayo ha de ser tomada en cuenta toda vez que se necesite recrear la memoria de aquel pasado muchas veces relegado y otras tantas tergiversado.

Homero Martínez Montero, cronista de referencia del apostadero de Montevideo

Martínez Montero desarrolló una corta pero fructífera carrera en la Armada uruguaya, pues tempranamente tomó la decisión de dejar las cubiertas de los buques para pasar al mundo de la documentación histórica, donde descolló señaladamente.

En 1928 había egresado de la Escuela Naval con el distintivo de «mejor alumno del curso» del novel Cuerpo de Ingenieros de Máquinas y Electricidad. Y, ya desde sus primeros balbuceos navales (2), don Homero no pudo escapar del destino épico al que parecía predestinado por su nombre de pila. Y

(1) MARTÍNEZ MONTERO, Homero (Capitán de fragata): *El Apostadero de Montevideo, 1776-1814*. CSIC, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1968. Como se habrá advertido por la cita bibliográfica, al gran historiador naval uruguayo le cupo el merecido honor de que la Armada española le homologase su empleo militar.

(2) Su primera gran misión la desarrolla en el entonces flamante buque planero *Capitán Miranda*, portento de los astilleros gaditanos que entre 1931 y 1932 reveló cartográficamente las aguas desde Punta del Este hasta Rocha. El primer libro nacido de la pluma de Martínez Montero sería *Once meses en el Este*, donde el marino relata sus vivencias a bordo de este buque que cuarenta y siete años después sería transformado en velero escuela.

así, la notoriedad que le procuró la publicación de varios libros (3) fue tal que, ya para 1937, el mando le encomienda la creación del Servicio Histórico y de Información de la Armada, unidad pionera en la custodia del patrimonio histórico de la marina uruguaya de guerra.

En 1941, ya en situación de retiro, pasa destinado como asesor al Ministerio de Relaciones Exteriores, y al año siguiente obtiene cátedra en el Instituto de Cultura Hispánica de Madrid, merced a lo que dictará una serie de conferencias en varias universidades e instituciones afines en Washington, Río de Janeiro y Buenos Aires. En 1959, mientras ejercía como director del Archivo General de la Nación, el electo gobierno nacional lo nombra ministro de Relaciones Exteriores, cargo que sostendrá hasta 1963. Durante su mandato se firma con la República Argentina el Tratado de Límites del Río Uruguay, sin duda el mayor logro de su ministerio, dada la enorme importancia que tuvo para ambos países platenses la plena confirmación de sus fronteras.

De esta forma, habida cuenta estas circunstancias, su nombre rayó alto en la consideración pública (4), por más que el acuerdo internacional antes mencionado adquiriese ribetes polémicos, y las discusiones que sus cláusulas suscitaron en el ámbito del Poder Legislativo alcanzaron una intensidad acorde con la importancia que esta firma tenía en las esferas políticas del momento. El ministro no pudo menos de verse inmerso en esta amplia polémica. Ciertos círculos criticaron el tratado porque el Estado uruguayo reconocía la soberanía argentina sobre algunas islas que desde siempre se habían considerado bajo jurisdicción oriental. De tales controversias existen registros escritos que manifiestan para la posteridad cómo las pasiones pueden afectar muchas veces a figuras que, por su jerarquía, deberían hallarse a resguardo de la injuria y la animosidad (5).

Cuando, en 1987, el autor de este artículo visitó el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, emplazado en El Viso del Marqués (Ciudad Real), don Francisco Fuster Ruiz, a la sazón su director técnico, le señaló que durante varios meses Martínez Montero y su esposa se habían instalado en un

(3) Su obra más trascendental resultó *El río Uruguay. Geografía, historia y geopolítica de sus aguas e islas*. Publicado en 1955, este voluminoso trabajo fue determinante en su posterior nombramiento como ministro de Relaciones Exteriores.

(4) En 1970, durante la escalada terrorista contra las instituciones, se ofreció públicamente como rehén para lograr la liberación de los diplomáticos extranjeros secuestrados por la guerrilla urbana.

(5) La anécdota a que aludimos no tiene desperdicio. Durante la sesión de la Comisión de Límites de la Cámara de Senadores del 23 de mayo de 1961, en la que Martínez Montero, en su condición de ministro de Relaciones Exteriores, se hallaba presente, acaeció un enojoso intercambio de palabras entre este y el contralmirante (R) don Carlos Carvajal, a quien se había invitado para que expusiese su parecer sobre el tratado. Lo cierto es que este denunció en tono crítico que el principal negociador del referido convenio diplomático era, según tenía entendido, «teniente de navío del Cuerpo de Máquinas». La respuesta del ministro no se hizo esperar: «... quiero expresar que cuando una persona tiene cerebro puede poseer muchos conocimientos, inclusive de máquinas, y también de historia». CÁMARA DE SENADORES: *Texto y antecedentes del trámite parlamentario*. ROU, Montevideo, 1966, p. 77.

modesto hostel del cercano pueblo de Almuradiel. Desde allí acudían a diario al palacio del Marqués de Santa Cruz (sede del archivo-museo) para que don Homero desarrollase su investigación, esfuerzo que al año siguiente mereció la publicación de su libro sobre el apostadero montevideano. Esta publicación, de 272 páginas agrupadas en seis capítulos, incluye varios anexos documentales que debemos analizar, muy en especial el número 20, en el que se detallan buena parte de las declaraciones y exposiciones expresadas por parte de los marinos inculcados en los juicios instruidos por la Real Armada en la denominada «causa de la rendición de la plaza y la escuadra de Montevideo» (6).

De la lectura de dichas páginas se infiere que la situación que sobrellevaba España en 1815, año del que parten estos procesos, no podía ser más grave. La Monarquía había perdido el control del Río de la Plata de resultas del combate naval del Buceo (16-17 de mayo de 1814), que culminó con la infortunada capitulación de la plaza de Montevideo, cuyas cláusulas solo fueron cumplidas por los peninsulares (7). Y, si bien durante aquellos años se señalaba la posibilidad de que desde la Península zarpara una expedición para recuperar esos territorios australes, la situación interna de España lo impidió. Muestra de lo dicho son las idas y venidas de la expedición Morillo, que finalmente sería enviada sobre Nueva Granada.

La pérdida de Montevideo: galería de personajes

«El Plata es el único y verdadero antemural de la América del Sur». Esta frase del mariscal Cevallos, primer virrey platense, en aquel año de 1814 confirma la gravedad de los hechos, y es de notar que la pérdida de Montevideo había llegado en el momento más oportuno para la causa independentista, justo cuando el Deseado era repuesto en el trono hispano. En aquellos años turbulentos se escribieron algunas de las páginas más amargas de la crónica de España —entre ellas, el ocaso del Imperio— y se abrieron heridas que no cauterizarían hasta bien entrado el siglo xx.

Durante el periodo que vamos a reseñar en estas páginas (mayo de 1810-junio de 1814) prestaron servicio en aguas del Río de la Plata una serie de prestigiosos marinos que vivieron en cuerpo y espíritu la caída del bastión montevideano. En cabeza de estos prohombres debería figurar siempre el brigadier don José M.^a de Salazar, pues su estancia platense legó a la posteridad un fondo documental que aporta a los investigadores un fiel reflejo de

(6) MTNEZ. MONTERO: *op. cit.*, p. 248.

(7) Apenas traspuestas las puertas de la ciudad, el general Alvear abjuró de lo firmado pocas horas antes: «Dueño Alvear de la plaza su primer cuidado fue faltar a la fe de lo pactado, haciendo desarmar la tropa española, la cual fue incorporada al ejército argentino. El mismo gobernador Vigodet fue arrestado y enviado después a Río de Janeiro en un mercante». THOMAS, Eduardo: *Historia nacional*. Montevideo, 1950, p. 185.

todo lo acaecido en el espacio de que vamos a ocuparnos, dado que el entonces comandante del apostadero de Montevideo (8) desarrolló una tarea más de Estado que propiamente militar en aquel espinoso trance, ya irremisiblemente encaminado el proceso de la insurgencia a la consolidación de la independencia. Y ciertamente los brigadieres Jacinto de Romarate y José Primo de Rivera, el jefe de escuadra Juan Ángel de Michelena, más otros jefes como los capitanes de navío Miguel de la Sierra y José de Posadas, igualmente presiden con su figura esta dolorosa encrucijada histórica para España, en la que su secular vínculo con este rincón del Cono Sur empezaba a romperse.

Don José Primo de Rivera tuvo en su paso por el Río de la Plata una actuación señalada en los últimos días de Montevideo como plaza de soberanía española (1814), cuando la Junta de Buenos Aires lograba aprestar una flota de combate considerable. Su proceder en esa tesitura histórica ha sido objeto de una controversia que ha socavado su prestigio personal. Pero, antes de centrarnos en este episodio, haremos mención de su carrera de más de sesenta años al servicio de España, iniciada cuando con apenas quince años ingresara en los cuadros de la Real Armada. Para ello recurriremos a la detallada biografía que sobre nuestro prócer publicara Francisco de Paula Pavía y Pavía en 1873.

Semblanza de José Primo de Rivera

Nació don José Primo de Rivera en Algeciras el 28 de abril de 1777. Su padre, del que tomó el nombre, era capitán del Real Cuerpo de Artillería del Ejército, siendo su madre doña Antonia Ortiz de Pinedo y Anuncibay. Esta vecindad constante con el mar despertó en su alma, ansiosa de protagonizar acciones grandes, altas miras y el deseo de dominar sus indómitas aguas. Trasladado con sus padres, siendo muy joven, a las provincias de Venezuela, ingresó como cadete del Regimiento de Maracaibo el 18 de abril de 1789; pero, no habiendo desistido de su idea de servir en la Armada, se restituyó a la Península y sentó plaza de guardiamarina, en el Departamento de Cádiz, el 14 de mayo de 1792.

Concluidos los estudios elementales, embarcó en el navío *América*, con el cual, y con el nombrado *San Isidro*, cruzó sobre los cabos San Vicente y Santa María y las islas Terceras en el curso de la guerra contra la República francesa, protegiendo las embarcaciones de comercio que desde América navegaban hacia los puertos españoles. Ascendido a alférez de fragata, transbordó en 1794 a la corbeta *San Pío*, con la que navegó por el Mediterráneo llevando correspondencia y efectos para las escuadras de los generales Lángara y Borja, que operaban en aquel paraje en el marco de la guerra contra la

(8) Salazar ejerció este mando de junio de 1809 a noviembre de 1812.

Convención. A bordo de esta corbeta navegó por Barcelona, las costas de Italia, Cerdeña, Alicante, Almería y Mallorca, para regresar finalmente a Cádiz (9).

Transbordó en ese departamento a la fragata *Venus*, con la que llevó a la América septentrional la noticia de la paz de Basilea. Por orden del gobierno se quedó en el apostadero de Cartagena de Indias, siendo allí asignado a la Comisión Hidrográfica, que con tanto acierto dirigía el capitán de navío don Joaquín Francisco Fidalgo. Sobre el bergantín *Alerta* concurrió Primo de Rivera a todas las navegaciones y operaciones científicas que se practicaron para levantar cartas y planos de las costas, islas y puertos comprendidos entre el cabo de San Román, en el golfo de Maracaibo, y el Escudo de Veragua, al oeste del istmo de Panamá. En esta comisión concluyó Primo de Rivera su formación de oficial de Marina. Su participación en ella mereció no solo las mayores recomendaciones del jefe de la expedición, el citado Fidalgo, sino del comandante del bergantín *Alerta*, don Sebastián Páez de la Cadena, y de los demás oficiales de estado mayor integrados en la citada comisión.

Ascendido a alférez de navío en 1802, regresó a España y se presentó en el Departamento de Cádiz. Como quiera que en dicho año se alcanzó la paz con los ingleses y, por ende, se procedió al desarme casi general en todos los departamentos de la Península, Primo de Rivera, cuyo activo genio no podía acomodarse al monótono servicio del arsenal donde fue destinado, solicitó y obtuvo permiso para navegar en buques del comercio. Y así, en 1803 lo hallamos mandando la fragata mercante *Santa Teresa*, con la que hizo viajes a Maracaibo, Veracruz, La Guaira y Puerto Cabello.

En 1804 regresó a España y, ante la declaración de guerra con Gran Bretaña, se presentó en el departamento a desempeñar su servicio, siendo ascendido a teniente de fragata el 8 de diciembre de dicho año y obteniendo por real orden de 11 de marzo de 1805 el mando de la goleta de guerra *Sevillana*. Con ella condujo pliegos importantes remitidos por el gobierno a la América septentrional, a cuyo fin visitó los puertos de La Guaira, Batabano, Veracruz y La Habana, esquivando hábilmente la vigilancia de los cruceros ingleses. Regresó a España y tomó puerto en Camariñas, en la costa de Galicia, perseguido muy de cerca por una fragata inglesa de guerra, conduciendo después el buque de su mando a Ferrol para su desarme. El gobierno aprobó la inteligencia y proceder de Primo de Rivera en la comisión que con tanto acierto acababa de desempeñar, y en recompensa de este servicio lo promovió al empleo de teniente de navío el 2 de diciembre de 1805.

Siguió en el Departamento de Ferrol, embarcado en la fragata *Prueba*, hasta que en 1807 se organiza en Madrid el Consejo de Almirantazgo, bajo la presidencia del príncipe de la Paz, y es elegido ayudante del teniente general don Ignacio M.^a de Alava, uno de sus ministros. El levantamiento general contra los franceses del 2 de mayo de 1808 le sorprende en la corte. Enardecido

(9) En el curso de este periplo estaría presente en el sitio de Rosas.

do su corazón, acendradamente español, por la alevosía cometida contra la independencia de su patria, tomó activa parte en la noble causa nacional, y por orden de su general salió el día 3 siguiente de Madrid para Valencia con don Antonio de Escaño, otro de los miembros del Almirantazgo. Después de haber contribuido a exaltar los ánimos de los valencianos en defensa del reino, regresa a la capital, en la que poco después entrarán los franceses.

Tras lograr fugarse del Madrid ocupado, se dirige a la inmortal Zaragoza, ilustre baluarte de la independencia española, sometido a un severo bloqueo y atacado por las huestes imperiales, bajo las órdenes del general Lefebvre-Desnottes. José de Palafox y Melcy, valeroso caudillo de los aragoneses, acoge con agrado los servicios que le ofrece Primo, al que empleará con provecho en la resistencia al sitio. El 15 de junio del mismo año de 1808 nuestro protagonista concurre al combate de Las Heras, sirviendo la artillería que defendía el puesto del Portillo, desde donde, con su puntería y su valor, logró rechazar al enemigo. El 2 de julio siguiente mandó dos piezas de artillería situadas en la Huerta de Santa Engracia, durante el ataque a ese punto emprendido por los franceses, que fueron rechazados. Seguidamente se le entregó el mando de las baterías de Santa Engracia, Portillo, Puente de Piedra y la vigía de Torre Nueva, donde sirvió un mes y que era blanco principal de las bombas y granadas de los enemigos. Gracias a su celo, vigilancia y repetidos avisos, Primo consigue que la plaza no sea sorprendida en ninguna ocasión.

Cuando la resistencia de la plaza se tambaleaba a causa de la escasez de pólvora, comestibles y tropas derivada de la prolongación del sitio, fue comisionado por el general Palafox para que, en bote por el Ebro, procurase introducir en la plaza los perentorios socorros. Al efecto salió el 24 de julio, con grandes esfuerzos y un extremado celo, dispuesto a unirse a las tropas del marqués de Lazán, que escoltaban un convoy de víveres y pertrechos para Zaragoza. El 5 de agosto, Lazán consigue llegar con sus huestes a dos leguas de la ciudad, desde donde comisiona a Primo para que se adelante y entre por sí solo en la plaza, a fin de elevar el ánimo de los defensores con el anuncio de la proximidad del auxilio. Nuestro protagonista, con gran destreza y arrojo, atravesó la línea enemiga sobre el río Gállego, que logra vadear pese a la persecución a que le someten las partidas enemigas de caballería.

Una vez socorrida la plaza y robustecido el ánimo de sus valientes defensores, la resistencia contra los franceses prosiguió. Reñidos combates se sostienen casi a diario, hasta que el 14 de agosto los franceses levantan el sitio y se retiran hacia Tudela (10). Los zaragozanos, tan valerosos como devotos cristianos, al cerciorarse de la retirada francesa prorrumpieron en voces de alegría y loores al Todopoderoso, y rindieron gracias a la Virgen del Pilar. Concluido, pues, de esta gloriosa guisa el primer sitio de Zaragoza, Primo de Rivera fue comisionado para pasar a Madrid y luego a Sevilla, donde residía

(10) Las tropas napoleónicas, a costa de derramar mucha sangre, habían conseguido penetrar hasta las calles que desembocan en el Coso y dominaban extramuros el barrio del Arrabal.

la Junta Central, no sin antes haber recibido los plácemes del general Palafox, extremadamente satisfecho por el valor, pericia, celo y patriotismo mostrados por nuestro protagonista. Por estos servicios obtuvo la graduación de teniente coronel de Ejército —que luego le sería permutada con la de capitán de fragata de la Armada—, la Cruz del Primer Sitio de Zaragoza y la de San Fernando de primera clase.

Verificada su comisión en Sevilla, se presentó en el Departamento de Cádiz a hacer su servicio; y por real orden de 8 de noviembre de 1808 se le confirió el mando de la corbeta *Mercurio*, de 24 cañones, con la que salió para Valencia y otros puntos del Mediterráneo conduciendo pertrechos para los ejércitos que operaban por aquellos puertos.

De regreso en Cádiz, dio la vela para el Janeiro y Montevideo en comisión reservada de servicio, para fondear en este último puerto el 24 de septiembre de 1809. En el mando del expresado buque acreditó de nuevo su competencia, celo y energía (11). De vuelta en Cádiz el 2 de marzo de 1810, volvió a salir para Montevideo el 24 de mayo siguiente. Llegado que hubo el 5 de agosto, el gobernador de la plaza le comisiona para entregar a la junta revolucionaria de Buenos Aires la real orden que anunciaba la instauración de la Regencia que, con sede en la isla gaditana, gobernaría el reino en nombre de Fernando VII.

Finalizada esta comisión, el 15 de diciembre siguiente se le confirió, con reserva del mando de su buque, el de una división naval, con la cual sostuvo el bloqueo de Buenos Aires hasta el 21 de octubre de 1811. En este lapso sostendrá repetidas acciones contra los fuertes y baterías de la plaza y contra las embarcaciones armadas y fuerzas sutiles de que disponían los disidentes. El comportamiento mostrado en estas lides le harán merecedor del respeto del enemigo, la aprobación de sus jefes y el beneplácito del gobierno de S.M., que el 24 de mayo de 1811 le concedió la efectividad del empleo de capitán de fragata y la Cruz de Marina laureada.

Vida tan azarosa, en un clima por lo demás harto nocivo para los europeos, no pudo menos de causar un notable deterioro en la naturaleza de Primo de Rivera, por recia que esta fuera, así que el 21 de octubre de 1811, bien a su pesar y obligado por sus jefes, cesa en el mando de la escuadrilla para reponerse de tal cúmulo de fatigas en Montevideo. Aún convaleciente, fue comisionado por don Gaspar de Vigodet, virrey del Río de la Plata, para que pasase como encargado de negocios cerca del gobierno insurgente de Buenos Aires.

Luego de desempeñar allí esta importante comisión a entera satisfacción del virrey, el 2 de enero de 1812 reasume el mando de la corbeta *Mercurio* y de la escuadrilla, con la que bloqueó de nuevo la ciudad de Buenos Aires, donde sostiene casi a diario acciones con los disidentes. Algunos de estos lances son muy reñidos, señaladamente el del 4 de marzo, cuando Primo de

(11) Por esta época pensó Primo de Rivera en tomar estado. La elección de la que habría de ser su compañera en los cuidados domésticos y penalidades de la vida recayó en doña Juana Sobremonte, hija del entonces virrey de las Provincias del Río de la Plata, marqués de Sobremonte.

Rivera, al mando de las fuerzas sutiles, ataca las baterías del muelle. En esta acción verá cómo le echan a pique la lancha desde la que dirigía el ataque, y a las pocas horas experimentará idéntica suerte, aunque por último, ya a la caída de la tarde, embarcado en un bote y dirigiendo las operaciones, logra desmontar la batería principal del muelle, compuesta de ocho cañones de a 24.

A fines de ese mismo mes de marzo regresa a Montevideo para reparar averías y reponer víveres; luego, saldrá en comisión para el Janeiro. En agosto siguiente está de retorno en la capital de la Banda Oriental, donde permanecerá hasta el 5 de marzo de 1813, cuando, otra vez al mando de la *Mercurio*, zarpará para Lima a desempeñar una comisión importante cerca del virrey del Perú.

Regresa a Montevideo el 28 de febrero de 1814 con 300.000 pesos fuertes para las atenciones del servicio, después de haber verificado un viaje de ida y vuelta extremadamente expuesto, tanto por el mal estado de la corbeta —casco, aparejo y demás— como por los temporales que padeció, lances que solventó merced a su destreza en la maniobra. Al mes siguiente salió con el buque de su mando y una división naval también a sus órdenes a socorrer a la del capitán de navío don Jacinto de Romarate. Pero, como quiera que esta había penetrado en lo interior del río Uruguay, adonde las embarcaciones que mandaba, por su calado, no podían llegar, Primo de Rivera opta por retornar a Montevideo.

Desarmados sus buques, pasa con sus dotaciones a prestar servicio en las baterías de la plaza, desde donde participará en su defensa. Hecho prisionero tras la rendición, es conducido a los fuertes de la frontera, de donde logra fugarse en marzo de 1815, disfrazado de marinero y embarcado en una fragata inglesa con la que pasa al Janeiro. De allí arribará a Lisboa, desde la cual, por último, pasó a Madrid, donde se le permitió residir, siendo nombrado el 21 de diciembre de 1816 ayudante del decano del Consejo del Almirantazgo.

Con objeto de someter a la obediencia del gobierno español las provincias del virreinato del Río de la Plata, se reunió en los alrededores de Cádiz un cuerpo de ejército bien pertrechado al mando del conde del Abisal, y para escoltarlo, conducirlo y auxiliarlo en sus empresas se aprestó una escuadra bajo las órdenes de don Francisco Maurell. Primo de Rivera fue nombrado mayor general de esta escuadra y comandante de sus fuerzas sutiles (12). Fue promovido a capitán de navío el 12 de agosto de 1819. Siguió ejerciendo ambos cargos embarcado en las fragatas *Ligera* y *Pronta* y en el navío *Numancia*.

Sin embargo, a principios de 1820, ya lista la expedición, el comandante del 2.º Batallón de Asturias, Rafael del Riego, se subleva en Las Cabezas de San Juan, secundado por otros cuerpos del ejército expedicionario. La fuerza insurgente, avanzando por Andalucía sin tropezarse con mayor resistencia,

(12) La elección no pudo ser más acertada, puesto que, conocedor y práctico de aquellas costas, había dado además en ellas pruebas inequívocas de su bravura y diligencia marinera.

ocupa el Puente Zuazo y la Isla de León. Llegadas las cosas a este punto, los jefes de la escuadra, carentes de órdenes de Madrid, y de acuerdo con el comandante de la plaza de Cádiz, que tampoco las tenía, se determinaron a resistir a los insurrectos. En consecuencia, la tropa de marina de la escuadra, con el mayor general Primo de Rivera a la cabeza, desembarca en Cortadura, playa de la que toma posesión y contra la que se estrellan las huestes del general Quiroga, que trataron de proseguir su marcha para Cádiz. Conferido el mando de la fortaleza a Primo de Rivera, este, con su iniciativa y desvelos, logró ponerla en disposición de resistir con eficacia los ataques enemigos, hasta que, jurada la Constitución por el rey, la tropa se retira a sus buques y Primo de Rivera cesa en la comisión que había desempeñado hartamente.

Dispersado el ejército expedicionario, se procedió, como no podía ser menos, al desarme de la escuadra, y Primo, una vez que cesa como mayor general, es nombrado por real orden de 14 de abril de 1820 comandante del navío *San Julián*. El 19 de agosto siguiente pasó a mandar el *Asia*, con el que salió para Costa Firme, Veracruz y La Habana, de donde regresó a Cádiz con caudales el 17 de marzo de 1822. Cesó en este mando el 28 de mayo siguiente, y por concesión regia permanece en Sevilla con dos tercios del sueldo en espera de nuevo destino.

En 1823, cuando el rey y las Cortes marcharon de Madrid a Sevilla, y luego de esta a Cádiz, como consecuencia de la entrada en España de los Cien Mil Hijos de San Luis, Primo de Rivera no se movió de su casa. Y es que, aunque opuesto a los extremismos del Trienio, lamentaba en lo íntimo de su corazón la invasión extranjera, pues ante todo era un amante de la independencia de su patria. Las cosas así, los allegados del duque de Angulema, caudillo del contingente invasor, teniendo a Primo de Rivera por uno de los suyos le ordenan ocuparse de las cañoneras españolas que se armaban en Sanlúcar, con las que luego se bombardearía Cádiz. Cuál no sería su sorpresa cuando nuestro marino, con la entereza propia de un español leal, se negó a ello, alegando que jamás faltaría a sus juramentos, ni menos aún se asociaría a extranjeros para batir a sus compañeros de armas.

Esta conducta noble y decorosa le valió postergación y disgustos en los primeros años de la restauración absolutista, durante los que subsistió en Sevilla dedicado a los cuidados domésticos de su numerosa familia y a reponerse de las fatigas y sinsabores sufridos en su larga y honrosa carrera. Este paréntesis se cierra el 5 de enero de 1829, cuando por real orden se le confía la capitania del puerto de Cádiz, misión que desempeñó hasta el 1 de marzo siguiente, en que fue nombrado por S.M. comandante del navío *Guerrero*, uno de los que componen la escuadra del apostadero de La Habana. Trasladado a dicho punto en el bergantín *Jasón*, se posesionó del mando del citado navío el 13 de noviembre siguiente, para ser promovido a brigadier el 6 de diciembre del mismo año.

El 23 de abril de 1830 salió en el expresado buque para la Península. En la travesía, sobre el *Guerrero* se abatieron unos vientos duros y atemporados

que desarbolaron el palo mayor y el de mesana, lo que obligó a Primo a armar bandolas. La inteligencia y acierto con que lo hizo propiciaron que el navío consiguiera tomar puerto en Cádiz el 9 de junio siguiente, desde donde pasó al arsenal para su desarme. El 22 de mayo de 1831 se le nombró comandante general interino de La Carraca, destino en que permaneció hasta el 17 de mayo siguiente, cuando S.M. le encargó de la dirección del Colegio de San Telmo de Sevilla.

En este destino, en el que sirvió con la diligencia y celo de costumbre, se mantuvo hasta 1835, en que, hallándose la primera guerra civil carlista en su punto álgido, fue nombrado comandante general de las Fuerzas Navales de la Costa de Cantabria. Trasladado a dicho punto, embarcado en el vapor *Mazze-pa* recorrió la franja comprendida entre Santander y el río Bidasoa, cuyos puertos y radas, en su mayor parte, estaban en poder del enemigo.

El primer objetivo de Primo de Rivera, de acuerdo con lo por él propuesto al gobierno, fue privar a los carlistas de aquellos puertos que por fondo y extensión pudieran albergar embarcaciones de alto porte, tanto para que las armas de la reina Isabel II en la mar tuviesen la primacía necesaria y conveniente cuanto para evitar desembarcos a gran escala de pertrechos. Con estas miras se propuso sostener Guetaria y recobrar Pasajes, el mejor puerto del golfo de Vizcaya. Los carlistas concentraron sus fuerzas contra la población de Guetaria, cuyas tropas, pese a su brava defensa, no pudieron evitar que la plaza cayese y hubieron de retirarse al peñón, donde se erige un fuerte unido al continente por un estrecho istmo. Fuera de nuestro propósito queda describir las proezas que se sucedieron en la prolongada y aguerrida defensa del peñón, dirigida por el valiente don Juan Otalora, su malogrado gobernador. Pero sí señalaremos que el brigadier Primo de Rivera, considerando su conservación de suma importancia por las razones ya expuestas, lo socorrió infatigablemente con víveres, aguada, artillería, pertrechos, etc., en medio de un pertinaz temporal y, por añadidura, cuando los socorros debían ser por fuerza depositados en tierra, bajo el violento fuego de los carlistas. Pero, a la postre, estos esfuerzos se vieron recompensados pues, a pesar de los incesantes ataques y del pertinaz y riguroso bloqueo por tierra, el peñón y fuerte de Guetaria conservó siempre tremolante la bandera de Isabel II.

Siguiendo Primo de Rivera con sus operaciones sobre la costa, asistió y protegió con las fuerzas navales de su mando la salida de la guarnición de San Sebastián, a las órdenes del brigadier don Fermín Iriarte, el 10 de febrero de 1836, pasando enseguida a Bilbao para poner los fuertes y puntos marítimos de aquella ría en estado de defensa. El gobierno, satisfecho del proceder de nuestro protagonista, lo promovió a jefe de escuadra con una comunicación muy honorífica. El 27 de mayo siguiente, a la cabeza de las fuerzas navales de su mando, y en combinación con el cuerpo de ejército del general de Lacy-Evans, tomó posesión del puerto de Pasajes y de sus fuertes, practicó obras de fortificación para la conservación de aquel y rechazó los ataques carlistas del 6 y 9 de junio siguiente. En todos estos trabajos y operaciones, a despecho de sus años, el general Primo de Rivera se presentaba siempre

como un modelo de celo constante, valor y entusiasmo por la causa que defendía.

Con las mismas fuerzas navales dirigió por mar el ataque a la plaza de Fuenterrabía del 11 y 12 de julio del mismo año, acción sobre la que el general Evans, en su parte al gobierno, se expresaba en estos términos:

«Los vapores ingleses y españoles metieron en la ciudad de Fuenterrabía porción de granadas, y fue muy digna de notarse la intrepidez y arrojo de la Marina Real. No pudiendo los vapores y buques de cala subir más allá de la barra, el Sr. Primo de Rivera, de calado comandante general de las fuerzas navales de la costa de Cantabria, en persona, con las fuerzas sutiles, dobló la Punta de Hendaya, bajo el fuego del cañón enemigo, y en esta posición hizo fuego vivo sobre la plaza, bajo cuyos mismos muros llegaron unos 60 u 80 de sus hombres, y aun después de replegadas las fuerzas terrestres, se mantuvo en el río cañoneando al enemigo».

Prosiguió ejecutando operaciones con las fuerzas confiadas a su mando, hasta que, por real orden de 20 del mismo mes de julio, se le nombra comandante general de Marina del Departamento de Cartagena. De resultas de ello, en octubre siguiente cesa en el mando de las fuerzas navales y se traslada a la corte, donde se hallaba cuando fue restablecida la Junta de Almirantazgo, de la que el general Primo de Rivera fue elegido presidente. Esa distinción hubo de satisfacerle sobremanera, así como la concesión de la Gran Cruz de la Orden Militar de San Fernando, que S.M. le otorga por real título de 29 de octubre del propio año, en virtud de los servicios de guerra que había prestado a la cabeza de las Fuerzas Navales del Norte.

En el ejercicio de este elevado puesto demostró aún más si cabe su entereza y rectitud en el ejercicio del mando y aquella energía de carácter de sobra acreditada para sostener los fueros de la justicia y de la razón cuando creía que se atropellaban. En este sentido, habiendo sido desterrados de Madrid, por aquel entonces, dos oficiales de Marina por causas políticas, estos acudieron al general Primo de Rivera para que, como jefe del cuerpo, los amparase en su desgracia y les permitiese subsistir en la capital hasta tanto había ocasión de transferirse a los puntos a los que respectivamente iban destinados, para evitar, como sucedió al fin, que alguno de ellos cayera en poder de los facciosos que recorrían las provincias de la Mancha. Así lo hizo Primo de Rivera, y por este proceder, que el gobierno no juzgó aceptable, el 13 de abril de 1837 fue relevado de la presidencia del Almirantazgo y destinado de cuartel a Sevilla.

En las elecciones para diputados y senadores de 1837, y con arreglo a lo dispuesto en la Constitución promulgada en dicho año, la provincia de Cádiz lo incluyó en la terna para el Senado, y la Corona lo eligió al efecto. El 14 de junio de 1838 se le nombró comandante general interino del Departamento de Cádiz, destino que ejerció hasta el 8 de octubre siguiente, en que pasó a la capital a ocupar su escaño de senador. Fue nombrado ministro de Marina por real decreto de 12 de junio de 1839, en el gabinete presidido por don Evaristo Pérez de Castro, en el que asumió interina y fugazmente la cartera de Hacien-

da. Durante su ministerio se firmó el célebre convenio de Vergara, del que resultó la total pacificación de las provincias del norte de España, el más importante acontecimiento de las guerras carlistas. Como ministro interino de Hacienda se opuso a firmar contratos onerosos y a tomar decisión alguna que resultara lesiva para los intereses públicos, dando, en el desempeño de ambos cargos, pruebas inequívocas de probidad, entereza y patriotismo.

Su discordancia con algunas cuestiones políticas que por aquel tiempo se ventilaban en el seno del gabinete le llevó a presentar su dimisión como ministro de Marina, que S.M. se sirvió aceptar por real decreto de 21 de octubre siguiente, no sin manifestarle el aprecio con que miraba su lealtad y distinguidos servicios, en mérito de los cuales le otorgaba la Gran Cruz de la Real y Distinguida Orden española de Carlos III, y poco después, la plaza de ministro del Supremo Tribunal de Guerra y Marina, del que fue separado por los acontecimientos políticos de septiembre de 1840. Sin embargo, retuvo su cargo de senador, desde el que asistió a este alto cuerpo en las célebres cuestiones de regencia y tutoría, siendo uno de los pocos que votaron en contra del gobierno de entonces.

Cesado que hubo en su cargo de senador, se restituyó a Sevilla. Allí permanecerá un tiempo, renunciando el destino de vocal del Almirantazgo para el que se le nombró en 1842, y allí se hallará cuando los acontecimientos políticos del verano de 1843. Habiéndose adherido al levantamiento general, la Junta de Gobierno de Andalucía le nombró comandante general del Departamento de Cádiz y de sus fuerzas navales, cargo en que le confirmó el gobierno provisional de la nación que reemplazó al del exregente Espartero. Habiéndose trasladado a desempeñar ambos mandos, los ejerció con prudencia y tino en aquellas críticas circunstancias, calmando los ánimos y aglutinando alrededor de su autoridad a todos los jefes y empleados de Marina, que pusieron fin a las divisiones y banderías pasadas. Su caballeroso porte y su honrado proceder le granjearon en esta ocasión el aprecio general de los miembros de la Armada.

Fue ascendido a teniente general por real decreto de 12 de septiembre, y por otra disposición del mismo rango se le nombró capitán general propietario del Departamento de Cádiz, con todas las facultades y preeminencias anejas a este elevado empleo. Elegido y nombrado nuevamente senador por la provincia de Cádiz, cesó en el mando del departamento y se presentó en la corte a tomar posesión de su asiento en la Cámara alta.

Por real decreto de 20 de enero de 1845 se le nombró comandante general del apostadero de La Habana, adonde se trasladó en la fragata *Cristina* para tomar posesión del mando el 5 de junio siguiente. Lo ejercería por espacio de tres años, durante los que emprendió la obra del varadero, que en su día produjo magníficos resultados, dada su capacidad para abrigar vapores de alto porte, y adquirió para el Estado los vapores *Castilla*, *León* y *Satélite*, el bergantín barca *Laborde* y la goleta *Juanita*. En 1846 se abatió sobre la isla un horroroso huracán equinoccial, que dejó daños y averías en todos los buques y edificios del arsenal, a lo que hizo frente con la decisión y brío que siempre lo habían distinguido. También durante su mando se establecieron para los españoles —y con éxito— las pesquerías de la costa de Campeche e islas adyacen-

tes, con el conocimiento explícito del gobierno de la península de Yucatán, que concedió al efecto las franquicias pertinentes en obsequio de las medidas adoptadas por los generales O'Donnell y Primo de Rivera, jefes de tierra y mar de la isla de Cuba, que auxiliaron a los yucatecos en la guerra que sostenían contra los indios. Relevado el general Primo de Rivera del mando del apostadero de La Habana en 1848, por haber cumplido el tiempo fijado para esos destinos, se restituyó a la Península en buque particular, dejando en aquel paraje la memoria de su excelente administración y recto proceder.

Llegado a España, fue nombrado por real decreto de 13 de octubre capitán general del Departamento de Cádiz; pero, habiendo caído gravemente enfermo en Sevilla, donde se hallaba, no pudo presentarse a tomar posesión de su nuevo destino. Habiéndoselo participado a S.M., este, en real orden de 13 de noviembre, se sirvió determinar que el general permaneciese en Sevilla el tiempo que estimase necesario para su restablecimiento, puesto que la de tan buen servidor del Estado era para S.M. atención privilegiada como la que más, y por consiguiente, no solo autorizaba sino que mandaba todo lo que contribuyese a ese fin.

Repuesto de sus dolencias, salió para Cádiz el 29 de noviembre, y al día siguiente tomó posesión de la Capitanía General del Departamento. En este destino dio nuevas pruebas de su energía y carácter, sosteniendo los intereses de sus subordinados y reclamando con firmeza del gobierno que las partidas consignadas para personal y material en los presupuestos se hicieran efectivas, y que los derechos de los empleados de Marina fuesen religiosamente respetados como acontecía con las demás corporaciones del Estado. Los sinsabores derivados de estas disputas socavaron aún más su quebrantada salud y, como consecuencia de ello, presentó la dimisión de su cargo, que S.M. se sirvió admitir el 23 de septiembre de 1849. Habiendo hecho entrega del mando, se restituyó a Sevilla, donde tenía su familia.

Abierta una nueva legislatura en 1852, a pesar de su avanzada edad y achaques, se trasladó a Madrid otra vez, para ocuparse de sus tareas de senador vitalicio —pertenecía al Senado desde su institución en 1845— y, al mismo tiempo, ver cumplido su deseo de apadrinar a su sobrino carnal don Fernando de La Puente y Primo de Rivera en su consagración como obispo de Salamanca, dignidad que ejercería decorosamente. Cumplido este deseo, una vez cerradas las Cortes regresó a su casa en Sevilla. Allí pasaba tranquilamente sus días, en compañía de su amada familia y rodeado del aprecio de los sevillanos, que reconocían en el veterano marino sus virtudes cívicas y militares, cuando un accidente apopléjico, sobrevenido la mañana del 25 de julio de 1853, terminó repentinamente con la existencia del general, dejando en la mayor amargura a su desconsolada familia, a sus numerosos amigos y al cuerpo de la Armada, que tenía el honor de contarle entre el número de sus más distinguidos generales.

Tal fue la vida del general José Primo de Rivera y Ortiz de Pinedo, benemérito de la patria en grado heroico y eminente, caballero Gran Cruz de la Real y Distinguida Orden Española de Carlos III y de las militares de San Fernando y

San Hermenegildo; condecorado con la cruz de primera clase de la orden de San Fernando, con la de la Marina laureada, la del primer sitio de Zaragoza y otras, del Consejo de S.M. y su ministro, cesante en el Supremo Tribunal de Guerra y Marina, teniente general de la Armada y senador del Reino. Era el general un valiente y leal soldado, entendido marino y excelente ciudadano y padre de familia; su memoria permanecerá inmarcesible en el corazón de los que, como el que suscribe, reconocían sus eminentes cualidades, su talento y sus virtudes (13). Recorrer la vida del teniente general Primo de Rivera significa cruzar los años más tempestuosos de la vieja España, cuando, entre convulsiones, declinaba la estrella de su un día fulgurante imperio. Su existencia se entremezcla con la de toda una sugestiva gama de personajes en quienes se condensa la esencia de este tiempo de densidad histórica sin par (14).

Fidalgo, Álava, Escaño, Godoy, Carlos IV, Palafox, Fernando VII, O'Donnell, María Cristina, Espartero... son figuras decimonónicas cuyas vidas se cruzan con la de Primo de Rivera en aquellos momentos clamorosos, cuando España no solo veía cómo se le arrancaba su porción americana, sino que empezaba un largo calvario de casi ininterrumpidas querellas intestinas cuyas últimas estaciones, virtualmente, no recorrería hasta el siglo xx. Algeciras, Maracaibo, Veracruz, La Habana, Zaragoza, Madrid, Sevilla y siempre Cádiz, la ciudad donde pasó buena parte de su carrera como marino o representante público, son puntos de la geografía hispana que lo vieron pasar, siempre al frente de buques y hombres, forcejeando con los rigores del servicio a España y a la Corona. La Guerra de la Independencia, la restauración absolutista, el Trienio, la sempiterna querrela entre absolutistas y liberales, los Cien Mil Hijos de San Luis, el terror de 1824, las regencias, la primera guerra carlista, el abrazo de Vergara, la monarquía isabelina..., todos estos episodios componen el agitado trasfondo de la existencia de nuestro marino.

La etapa rioplatense de Primo de Rivera

Con tamaña hoja de servicios, su paso por el Río de la Plata parece un capítulo menor dentro de su carrera, dado lo fugaz de su paso por el estuario, aunque allí, en la señorial Buenos Aires, encontrase a la madre de sus hijos. Sin embargo, para este rincón de la España americana, los años que reseña Pavía, a semejanza de lo que sucedía en la Península, suponen el inicio de un tiempo turbulento del que arrancarán los procesos geopolíticos cuyo corolario será la fragmentación del territorio rioplatense. El decenio que va desde las

(13) PAVÍA Y PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*. Madrid, 1873.

(14) Quizá haya sido Pavía, con su ágil pluma, su más reputado apologista, dada la vinculación que mantuvo con Primo durante los conflictos cántabros. Así lo rubrica en su semblanza el propio Pavía, que fue su secretario y ayudante en esos años.

invasiones inglesas hasta la capitulación de Montevideo en 1814 son fiel reflejo de lo señalado. La unidad territorial de la zona que imperó bajo el dominio español, fraguada desde la fundación de la gobernación platense, con aquella primera jefatura política enclavada en las frondosidades de la selva paraguaya (15), jamás se logrará recomponer. Y ello a pesar de los desvelos al respecto de los grandes caudillos hispanoamericanos, que encabezaron procesos que, más que guerras de independencia, fueron enfrentamientos fratricidas, es decir, guerras civiles. A la documentación nos remitimos.

Lo cierto es que Primo de Rivera desembarcó en el virreinato cuando este acababa de ser sacudido por graves acontecimientos —las invasiones inglesas— que lo habían despertado de una siesta de siglos (16). La crisis peninsular de aquel año de 1809, cuando la corbeta *Mercurio* echaba el ancla en Montevideo, se proyectaba hacia el Cono Sur. En esa hora, el sistema disuasorio articulado por la Real Armada en torno a la bahía de Montevideo, con el establecimiento del apostadero en agosto de 1776, mostraba patentes indicios de debilidad. El poder material de la Real Armada, en el que se sustentaba el control sobre aquellas tierras, se hallaba en el momento más bajo de su historia tras las debacles ya reseñadas, a las que debemos agregar, por si fuera poco, el desastre de Trafalgar.

Entrando en un análisis mayor, la generalidad de los historiadores plateneses convienen en que las invasiones inglesas (17) fueron el primer paso en el camino hacia la independencia de la región. Tales historiadores sostienen la tesis de que los criollos, en virtud de las invasiones de marras, advirtieron la debilidad del dominio hispano y comprobaron las bondades del sistema colonial británico; además, entienden que el rechazo armado al invasor inglés fue obra casi exclusiva de fuerzas locales, juicios superficiales que parecen traídos de los pelos a fin de forjar a toda prisa una conciencia nacional.

Todas estas aseveraciones tienen un sustento endeble. Lo cierto es que las Invasiones carecen de entidad propia y son un capítulo encuadrable en el conflicto entre Gran Bretaña, por un lado, y España y Francia por el otro, aunque retrospectivamente nos parezcan un doloroso prólogo del juntismo posterior (18). Es más: incluso los movimientos juntistas americanos de los años 1808 y 1809 van

(15) Asunción del Paraguay fue fundada el 15 de agosto de 1537 por Juan de Salazar. En 1618 Felipe III fija en la ciudad la gobernación del Río de la Plata, siendo Diego de Góngora nombrado a tal efecto. En 1776 Carlos III crea el virreinato, basando su capital en Buenos Aires. El mariscal Cevallos fue el primer virrey.

(16) El Río de la Plata se había visto libre de intrusiones extranjeras. Solo es de reseñar la injerencia portuguesa.

(17) Desarrolladas entre junio de 1806 y septiembre de 1807.

(18) La historia debería echar mano con más frecuencia de la economía. Se afirma que la presencia inglesa en el Plata abrió los ojos de los americanos a las bondades del «comercio libre», cuando la misma Gran Bretaña acababa de perder sus Trece Colonias a causa de su pesado sistema colonial impositivo. Podemos afirmar que la incursión británica tuvo una raíz económica y su designio fue únicamente abrir el comercio sudamericano a su incipiente industria, muy afectada por el bloqueo continental napoleónico. Más de cien mercantes acompaña-

a remolque de los acontecimientos de España y, carentes de todo designio independentista, proclamarán al unísono su absoluta fidelidad al rey prisionero.

El estreno público de José Primo de Rivera en el Río de la Plata es un hecho de gran significado en su vida, como reseña Juan Bautista Pavía, si bien es de subrayar que esta su primera estancia en tierras australes duró solo unos meses, pues ya a finales de ese año de 1809 partió hacia Cádiz con la *Mercurio*. Pero a su regreso de España, en agosto de 1810, en Buenos Aires ejercía el poder una junta revolucionaria que había depuesto al virrey Cisneros mediante un golpe militar el 25 mayo (19) (20).

Nuevamente en Montevideo, se le encomendará la primera misión diplomática de las muchas que cumpliría en lo sucesivo, cosa muy común, por otro lado, en aquellos turbulentos tiempos, en que los marinos debían mezclar sus actividades propias desde la cubierta de sus buques con toda suerte de procedimientos de corte civil y de índole política. El comandante del apostadero de Montevideo, brigadier José María de Salazar, quien había asumido su cargo el 3 de julio de 1809, encomendó a Primo de Rivera, de común acuerdo con el gobernador de la plaza montevideana, el brigadier del Ejército Joaquín de Soria, conducir a Buenos Aires una propuesta encaminada a que Buenos Aires jurara obediencia al Supremo Consejo de Regencia (21).

ban a la Royal Navy, y cuando esta capituló, los tales mercantes hubieron de malvender su carga a precio de saldo, lo que creó el espejismo de que la industria inglesa era más eficaz que la española, y los precios de sus productos, mucho más competitivos. El hecho de que estas mercancías llegaran en último término hasta el mismo Perú y Nueva Granada dio mayor pábulo aún a la entelequia.

(19) El paso del tiempo da lugar a la publicación de numerosas investigaciones que conforman un muy necesario revisionismo histórico y cuyos ecos, si bien no llegan al común de las gentes, son muy esclarecedores respecto de procesos no tan simples como acostumbra presentarlos la crónica ortodoxa. La gestación del cabildo abierto del 25 de mayo de 1810 fue alentada por los pronunciamientos de prestigiosos jefes militares bonaerenses, como el potosino Cornelio Saavedra, a la postre elegido presidente de la junta revolucionaria por las bayonetas de las milicias. Como colofón, corresponde señalar que el 15 de junio la junta bonaerense había expulsado íntegramente al cuerpo de Marina que prestaba servicio en Buenos Aires, de modo que, desde esa fecha, el apostadero de Montevideo se consagró a la tarea de defender a solas la causa de la Regencia, apoyado por la mayoría de la opinión oriental.

(20) Por esos mismos meses finales de 1809 que señalamos, el marino algecireño había dado el paso de desposar a Juana Sobremonte, una de las tres hijas cordobesas del exvirrey, que a la sazón, y casi a escondidas dado su desprestigio entre los criollos, se dirigía a España con su numerosa familia. El entonces virrey Sobremonte huyó de Buenos Aires con los caudales públicos durante el ataque inglés a la ciudad en junio de 1806. Alcanzado en Luján por el invasor y saqueadas sus pertenencias, se estableció en Córdoba. Regresó en 1809 a España, donde se le sometió a un consejo de guerra por su discutida conducta durante la invasión inglesa. Suspendidas sus sesiones por la Guerra de la Independencia, se reanudarían posteriormente, hasta que en 1813 fue definitivamente absuelto. Falleció en 1827. En honor de su persona señalemos que es uno de los administradores coloniales más destacados por la historiografía, sobre todo en virtud de su labor como gobernador intendente de Córdoba del Tucumán.

(21) Las relaciones entre la capital bonaerense y los montevideanos se hallaban rotas desde el mes de julio anterior, cuando el gobernador Soria envió a todos los jefes de la campaña y alcaldes de la Banda Oriental una misiva muy expeditiva que les instaba a acatar la autoridad

Esta misión ha sido profusamente comentada por los historiadores; y es el caso señalar que de la lectura de muchos de estos análisis se sigue que el proceso de ruptura entre el Rfo de la Plata y su lejana metrópoli se acercaba a un punto irreversible, circunstancia que afectaba asimismo a las dos grandes ciudades rioplatenses, las cuales, derrumbada la fuerza vertebradora de la metrópoli, habían echado a andar por la senda del enfrentamiento fratricida. Era la hora dorada del cantonalismo rioplatense, con Paraguay, Buenos Aires y Montevideo, cada uno por su lado, defendiendo sus particulares intereses, alumbrando una rivalidad soterrada durante mucho tiempo bajo el palio de la vieja España.

El enfrentamiento había alcanzado una entidad y un grado de envenenamiento tal que hacía muy dificultosa cualquier tentativa de diálogo. Aun así, aquel joven oficial de Marina, en un arranque de su genio, decidió el 14 de agosto descender de su buque para dirigirse al fuerte de Buenos Aires, a fin de entrevistarse cara a cara con el presidente Saavedra. Los bonaerenses habían decidido no recibir al enviado montevideano, resolución cuidadosamente meditada y muy a tono con la situación política general que se vivía. Y es que la Junta de Buenos Aires estaba decidida a todo en esas horas, incluso a prender la mecha de la guerra civil, de lo que daría prueba concluyente el derramamiento de la sangre del héroe de la Reconquista, el brigadier Liniers, fusilado sin misericordia el 26 de ese funesto mes, junto a Gutiérrez de la Concha y otros, en un oscuro paraje denominado Monte de los Papagayos (22).

Este hecho proporciona una justa imagen de los designios que primaban entre los principales dirigentes del movimiento juntista bonaerense, que usaban el nombre de Fernando VII de tapadera para sus maquinaciones. Y conviene que la historiografía tenga en cuenta desde qué lado se alentó el conflicto, y que en Buenos Aires la que marcaba la agenda política era la incipiente clase ganadera criolla, a cuyos intereses se habían unido los poderosos gremios portuarios, cubiertos unos y otros por el interés del mercantilismo británico, que les proporcionó un apoyo decisivo. Lo vivido por Primo de Rivera aquel 14 de agosto refleja buena parte del microclima político que reseñamos, y los entresijos de su entrevista con las autoridades bonaerenses —especialmente con el doctor Moreno, secretario de la Junta, que ofició de interlocutor válido, pues Saavedra se negó a recibirlo personalmente, como reclamaba el marino— son plenamente representativas del pensamiento de los juntistas. Y,

de Montevideo. En sus páginas se advertía de que «no se obedeciesen otras superiores órdenes que las emanadas de mí, y las de las legítimas autoridades, cuidando en el todo de su más exacto cumplimiento, y dándole de su conformidad el respectivo aviso, para los fines que pudieran convenir al mejor servicio del Rey nuestro Señor D. Fernando VII, y los de su soberana autoridad que en su Real nombre ejerce el Supremo Consejo de Regencia».

(22) Este crimen fue instigado por la clase jurista, pues los abogados eran mayoría en la junta bonaerense. «Esta bárbara sentencia la mandó ejecutar el enviado de la Junta Dr. Castelli (que llevaba órdenes del Dr. Mariano Moreno), por negarse a cumplirla el coronel Ocampo. Con este sangriento estigma se marcaba aquella Junta, que naciera el 25 de mayo sin mancha de una sola gota de sangre.» THOMAS, Eduardo: *Historia nacional*. Montevideo, 1950.

ciertamente, el modo en que fue despachado el asunto Primo de Rivera —apelando al formulismo más común, como si las exigencias del momento no urgieran— da la nota de cómo la única estrategia que se seguía era la de dar largas al asunto, por cuanto el juntismo bonaerense seguramente aguardaba que el contencioso europeo se resolviese en un sentido favorable a sus fines, que no eran otros que la independencia de la región, encabezada esta, por supuesto, por la señorial Buenos Aires.

La escena se desarrolló así. Primo de Rivera, ya en los salones del fuerte de Buenos Aires, entregó en mano al doctor Moreno un pliego donde constaba un oficio, fechado en Cádiz el 8 de febrero anterior, en el que el marqués de las Hormazas hacía saber al entonces virrey, Baltasar Hidalgo de Cisneros, la creación del Supremo Consejo de Regencia. Pero dicho sobre venía abierto por orden del gobernador Soria, aunque endosado por el notario montevideano Pedro Sáez de Cavia, cosa que fue oportunamente aprovechada para despachar el asunto sin tratar su especificación, dado además que la jerarquía del interlocutor (capitán de fragata) era insuficiente para «entrar en discusiones con la Junta». O sea que Primo de Rivera asumía, a los ojos de los bonaerenses, la condición de mero mensajero entre la Junta y la Regencia.

Como había que dejar debidamente acreditado el curso de la conversación, el secretario adoptó la decisión de convocar al escribano de gobierno, Ramón Basavilbaso, quien registró puntualmente un diálogo al cual, si no hubiese sido por las graves circunstancias en que se desarrolló, podría decirse que no le faltó cierta gracia. Don Mariano le señaló a «Don Primo» que la Junta le había prevenido en su momento de que, si no traía órdenes escritas o alguna credencial, daría por cerradas las conversaciones. Pese a todo, Primo había pedido una audiencia para presentar «un pliego abierto con las actuaciones labradas en Montevideo» (23):

«La Junta cree que el Supremo Consejo de Regencia entregaría a Vd. cerrado el pliego, que ahora parece abierto». “Sí señor, repuso D. Primo; cerrado se me entregó”. “Cree también la Junta —añadió el secretario— que el conductor de un pliego cerrado para el gobierno superior de una provincia no tiene facultad para abrirlo.” “Es verdad, repuso D. Primo, y nunca me hubiera atrevido yo a abrirlo sino que...” “Muy bien, señor —continuó el secretario—, si su comisión de Vd. era entregar este pliego, queda recibido en la forma con que se ha presentado; y aunque Vd. no está comprendido en la garantía condicional que le ofreció la Junta, por consideración a su persona y a la moderación y generosidad del nuevo gobierno, esta Vd. expedito para embarcarse ahora mismo”. D. Primo sacó entonces un pliego cerrado rotulado para la Junta, y dijo, “este pliego remite para la Excma. Junta el Gobierno de Montevideo”, y el secretario contestó: “La Junta no admite pliegos, ni sostiene relaciones con un gobierno refractario,

(23) MARCO, Miguel Ángel de: *José María de Salazar y la Marina contrarrevolucionaria en el Plata*. IHPA, Rosario (República Argentina), 1996, p. 205.

que ha roto escandalosamente los vínculos de dependencia a la capital, ultrajando la autoridad superior a que por ley constitucional del Estado, debe reconocerse sujeto”. D. Primo guardó entonces el pliego, y repitiéndose recíprocamente los ofrecimientos de urbanidad y atención, se despidieron» (24).

Y así se estrenó el entonces capitán de fragata Primo de Rivera en las lides políticas, en un momento crucial para el futuro del Plata (25).

Luego de estos hechos —de todos son conocidos los tristes sucesos del Monte de los Papagayos y la expedición punitiva bonaerense contra el Paraguay, que no había aceptado «fidelidad a los vínculos de dependencia a la Capital» (26)—, Salazar decidió, como era lógico, abrir las hostilidades contra la Junta de Buenos Aires. El bloqueo del puerto y las costas bonaerenses debería ser total, de forma que sus aguas quedaran cerradas a toda la navegación insurgente y, por supuesto, a los mercantes de cualquier bandera cuyo destino fuera dicha terminal. Empero, el hecho de que un abultado porcentaje de los mercantes que entraban en el puerto de Buenos Aires o partían de él arbolaran la *Union Jack* ponía una nota de incoherencia a la situación, dado que Gran Bretaña era por entonces firme aliada de España contra la Francia napoleónica.

Las instrucciones que recibió Primo de Rivera para cumplir lo que se le ordenaba y hacer efectivo el bloqueo eran tan ambiguas como la posición política de los británicos ante el conflicto Buenos Aires-Montevideo. Con los intereses británicos comprometidos, la situación se enredaba, y estos nexos mercantiles con la *City* fueron aprovechados oportunamente por los juntistas «porteños» (27):

«Ante la inminencia de un bloqueo de nuestro puerto por la escuadrilla española, la Junta, carente de fuerzas marítimas, recurrió a la protección de la división naval británica apostada frente a Buenos Aires. Invocando el nombre de Fernando VII, aliado entonces de Inglaterra contra Napoleón, y al que la Junta porteña se manifestaba adicta, esta negaba a las autoridades subalternas y alzadas de Montevideo el derecho soberano de declarar un bloqueo, señalando

(24) *Ibidem*, n. 51, p. 213, correspondiente a AGI, 156. Carta de Salazar a la Secretaría de Estado, 18 de agosto de 1810.

(25) El marino algecireño se había encontrado ante una de las figuras de la independencia rioplatense, el doctor Mariano Moreno, el mismo que poco después de esta entrevista firmaba la muerte de Liniers y que hallaría el fin de su vida durante un viaje a Londres, en marzo de 1811, a la temprana edad de treinta y dos años. «Yo he visto en la plaza llorar muchos hombres por la infamia con que se los entregaba; y yo mismo he llorado más que otro alguno, cuando a las tres de la tarde del 17 de junio de 1806, vi entrar a 1.500 ingleses, que apoderados de mi patria, se alojaron en el Fuerte y demás cuarteles de esta ciudad». Estas palabras, suscritas por el mencionado doctor con ocasión de la primera invasión inglesa, son expresivas de que el concepto de patria grande era común al linaje español americano.

(26) Esta aventura del juntismo bonaerense la encabezó el doctor Manuel Belgrano, quien con unos mil hombres atacó a las fuerzas paraguayas y resultó aplastantemente derrotado. Tras capitular en marzo de 1811, regresó a Buenos Aires.

(27) Mote con que los provincianos rioplatenses denominan a los habitantes del Gran Buenos Aires.

do hábilmente el perjuicio que este acarrearía, a la vez que las ventajas comerciales del nuevo orden de cosas para el gobierno inglés; por último, recordaba las manifestaciones amistosas del ministro en Río de Janeiro, lord Strangford, y comunicaba haber planteado el asunto directamente ante el Gabinete británico» (28).

Las unidades al mando de Primo de Rivera (corbeta *Mercurio*, bergantines *Belén* y *Cisne*, zumacas *Nuestra Señora del Carmen* y *Nuestra Señora de Aránzazu*, lugre *San Carlos* y faluchos *Fama*, *San Luis* y *San Martín*) se presentan ante la rada de Buenos Aires el 10 de septiembre, dando inicio al denominado primer bloqueo de dicho puerto. Pero prontamente surgen las fricciones con la Royal Navy, ya que el capitán Elliott, comandante de la estación platense, inició una serie de contactos con Montevideo conducentes a salvaguardar a los buques de bandera británica. El oficial inglés aceptaba el establecimiento del bloqueo contra la terminal bonaerense, señalando que a todos los mercantes de bandera inglesa que recalaran al Plata no les sería permitido tocar ni en Buenos Aires ni en Montevideo, y deploraba el conflicto que enfrentaba a dos ciudades de una misma nación mientras, allá en la lejana Europa, la Madre Patria combatía contra el invasor (29).

Por la lógica de sus intereses, vinculados casi enteramente al capital inglés, los dirigentes de Buenos Aires, empujados por los comerciantes británicos y por los criollos conexos con ellos, iniciaron al punto febriles gestiones ante el contralmirante De Courcy, comandante de la Royal Navy en el Atlántico meridional, que a la sazón se hallaba en Río de Janeiro custodiando a la familia real portuguesa; simultáneamente, las autoridades porteñas enviaban, como sabemos, al doctor Mariano Moreno a Londres a tratar cara a cara con las autoridades (30).

El 10 de octubre llegó la noticia de que Gran Bretaña desconocía el bloqueo por sendos pliegos que el teniente de navío Robert Ramsay entregaba a las autoridades de Montevideo y Buenos Aires, donde se señalaba que De

(28) CAILLET BOIS, Teodoro: *Historia naval argentina*. Emecé, Buenos Aires, 1944, p. 41.

(29) Estas observaciones de Elliott evidencian el pragmatismo británico y su buen juicio político, aunque para algún historiador argentino la actitud del comandante inglés fuera dudosa: «La extraña actitud de Elliott se atribuyó a sus intereses personales en un valiosísimo contrabando que motivó hacia entonces severa investigación». *Ibidem*, p. 42.

(30) En los días en que los buques de Primo de Rivera procedieron a ejecutar el bloqueo acaecieron dos o tres acciones dignas de mención; como la desarrollada el día 17, cuando un violento pampero provocó un abrupto y repentino descenso del caudal del estuario que dejó a la *Mercurio* clavada en el fango del fondo —cuya profundidad no debía de pasar de los tres metros—, a tiro de mosquete de la orilla. Inmediatamente los porteños se aprestaron a atacar al insignia enemigo, mientras Primo de Rivera improvisaba una balsa artillada a fin de cubrir su banda de estribor, cuya artillería, demasiado elevada sobre el nivel del horizonte, había quedado inutilizada. Pese a todo, el Plata recobró rápidamente su caudal habitual, abortando la intención adversaria de intentar aproximarse a base de carros tirados por caballos, chapoteando en el barro, apoyados por infantes.

Courcy, con sus buques, arribaría al punto al Plata, para intentar una mediación y, de paso, abrir el comercio británico con la costa bonaerense (31). Este giro en la posición británica provocó un serio choque entre Primo de Rivera y Ramsay ya el día 16 de ese mes, frente a la misma rada de Buenos Aires:

«Ramsay quedó, pues, accidentalmente en el puerto en lugar de Elliot y a los pocos días se produjo el primer incidente serio con los españoles. Habiendo estos detenido a un bergantín inglés, Ramsay fue a anclar con su pequeña goleta *Mistletoe* por el través de la poderosa *Mercurio*, fondeada en rada exterior, y se transbordó a esta con un intérprete. Trabose en discusión acalorada con el comandante, protestó del bloqueo, que calificó de arbitrario, pues Montevideo no tenía derecho a cerrar el tráfico del Plata a Inglaterra, aliada muy principal de España contra Napoleón, y agregó que, fuese cual fuese el resultado, emplearía la fuerza, llegado el caso, en defensa de sus derechos. Tan resuelta actitud hizo ceder al jefe español, temeroso de un conflicto con las fuerzas británicas. El bergantín detenido fue devuelto, quedando de hecho levantado el bloqueo» (32).

Este es el vidrioso contexto en que Primo de Rivera se vio inmerso y en cuyo marco hubo de tomar sus controvertidas decisiones. Es de señalar que, atento a este incidente con los ingleses, Salazar desaprobó el proceder de su subordinado, aunque desde nuestra óptica actual deberíamos preguntarnos qué rumbo tendría que haber tomado el algecireño, enfrentado como estaba a tamaño disyuntiva. Debemos entender lo poco factible del servicio que se le asignaba: un bloqueo que debía ejecutarse frente a una costa enteramente hostil, sujetos los buques a las inclemencias del clima platense, buques que además debían navegar sin descanso y, por si fuera poco, sin poder revisar los mercantes británicos, los más numerosos dentro del tráfico del puerto bonaerense.

«Aunque nada dijera en su despacho del día siguiente sobre el incidente con la *Mistletoe*, expresaba su decisión de reemplazar a Primo de Rivera, quien: “desde el principio no fue de mi opinión en el modo de hacer el bloqueo a Buenos Aires, y que a pocos días de estar en él me representó que se hallaba enfermo, lo que sentí infinito porque tiene conocimiento y tino para desempeñarlo y por lo que su venida podía influir en tan delicadas circunstancias en oficiales, soldados y marineros, porque el recurso de decir que se está enfermo es una mina inagotable para los que huyen del servicio”. A raíz de ello, había tratado de persuadir al capitán de que continuase en su mando, pero su insistencia lo ponía en el caso de reemplazarlo. Y en el último párrafo

(31) No obstante —todo hay que decirlo—, para entonces los comerciantes porteños, a despecho de los buques del apostadero montevideano, habían eludido repetidamente el bloqueo, aprovechando la abrupta orografía del Río y sus pésimas condiciones meteorológicas en primavera.

(32) *Ibidem*, p. 44.

de su oficio reiteraba su ya conocida opinión acerca del negativo influjo que las mujeres y los hijos tenían sobre el servicio de los miembros de la Real Armada: “no sé si la enfermedad de Primo sea tal como lo expresa; ha pensado siempre con honor, y creo lo continúe, pero el excesivo amor de su reciente esposa puede descartar su razón en términos que desvaríe su juicio”» (33).

El 21 de octubre de 1811 el capitán de fragata Jacinto de Romarate relevaba al frente de Buenos Aires a su colega Primo de Rivera, que pasaba a Montevideo, a disposición del mando, a fin de reponerse. La víspera se había firmado un armisticio entre Buenos Aires y Montevideo, forzado aquel por la situación en el norte argentino —con la peligrosa ofensiva peninsular desde el Alto Perú—, que venía a sumarse a la interesada intervención de lord Strangford y al fracaso del sitio terrestre a que había estado sometida la plaza montevideana desde mayo. Así pues, parecía que la situación tomaba otro cariz, aunque este armisticio iba a durar lo que un suspiro.

Cuando arribó a Montevideo, Primo halló una plaza muy distinta de aquella que había dejado meses atrás, pues el aspecto de la ciudad no podía ser más triste, desolada la campaña por una cadena de hechos a cuya sombra se estaba gestando la independencia de la Banda Oriental. Y es que, mientras el algecireño desgranaba singladura tras singladura en aguas del Río, en tierra se desarrollaba el drama conocido como del «éxodo del pueblo oriental», durante el cual la casi totalidad de la población de esta banda siguió al entonces coronel José Artigas hacia el norte, de noviembre a diciembre de 1811 (34), lo que, sumado a la invasión portuguesa, había dejado desolado el vasto territorio de la Banda, donde ahora solo imperaban contrabandistas, corambreros (35) y la folclórica figura del «matrero» (36). Tales eran las fatales consecuencias directas de la guerra: la destrucción de la hacienda pública y la depredación de los campos. Solo ciudades como Montevideo, Colonia y Maldonado lograban mantenerse enhiestas en medio del conflicto. Además, el puerto de Montevideo y sus actividades anejas habían salido muy malparados de los avatares del bloqueo y el conflicto resultante, cosa que, unida a un galopante contrabando, había empobrecido en grado sumo al gremio mercante.

Como señalamos, poco disfrutó Primo de Rivera de su estancia montevideana, pues el gobernador Gaspar de Vigodet, que había reemplazado en noviembre al virrey Francisco Xavier de Elío, decidió interpelar a la Junta de Buenos Aires, visto que el contencioso se prolongaba sin visos de resolución y

(33) MARCO: *op. cit.*, p. 231, según documentación del AGM.

(34) Don José Artigas, jefe de los Orientales, fue nombrado en 1815, por cinco provincias argentinas (Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Córdoba y Misiones), protector de los Pueblos Libres y adalid del federalismo rioplatense. Al servicio de España, Artigas se halló al mando del Cuerpo de Blandengues de la Frontera y combatió contra los ingleses en las Invasiones.

(35) Recolectores de cueros vacunos que vagaban sin ley por los campos.

(36) *Matrero*: mote que los habitantes rioplatenses dieron a los salteadores de campos y haciendas, los cuales resistían alguna comparación, bien que lejana, con Robin Hood. Los hubo en Uruguay hasta bien entrado el siglo xx.

que de la Península no paraban de llegar malas noticias. El algecireño debería entregar en mano esta notificación (37). Y así, a finales de este crispado año de 1811, Primo de Rivera se halló con la *Mercurio* otra vez ante Buenos Aires. Sus instrucciones eran claras: si la Junta no daba una contestación concreta a la interpelación del gobernador, Montevideo denunciaba el armisticio y reiniciaba las hostilidades en todo su rigor, bloqueo incluido.

Pero los acontecimientos tomaron un rumbo que Montevideo no esperaba. No bien tuvieron en sus manos la minuta de Vigodet, los bonaerenses dieron a la *Mercurio* dos horas escasas para que abandonara las aguas de Buenos Aires. Y así, roto el armisticio, se reabría el conflicto armado entre ambos centros de poder; no obstante, las circunstancias habían variado un tanto respecto al periodo anterior, pues los bonaerenses iban poco a poco reuniendo una mediana fuerza naval aunque, justo sea decirlo, con medios casi enteramente anglosajones. Con este panorama, ya a primeros de febrero de 1812 Primo de Rivera declara el bloqueo de los puertos y costas de Buenos Aires, mientras en el interior de la plaza se desata una espiral de intrigas y conspiraciones, como la denominada «conjura de Alzaga», que en julio fracasaría en su intento de deponer a la Junta (38).

Con fecha de 4 de marzo se produce un disputado enfrentamiento entre la división de Primo de Rivera y las baterías de la ciudad, hecho que se conoce como el «tercer bombardeo de Buenos Aires» y que se saldó sin mayor provecho para ninguno de los bandos debido a la escasa profundidad del estuario a su paso por la ex capital virreinal. Esto obligó a Primo de Rivera a entablar un duelo de cañón entre sus buques y una batería, montada apuradamente con ocho piezas en la linde costera del puerto. Primo buscó aprovechar este lapso, y al mando de varias lanchas artilladas intentó, aunque en vano, acercarse al queche *Hiena*, que se hallaba fondeado en la rada, para incendiarlo. En esta acción la misma lancha por él mandada fue tocada y echada a pique, con lo que se vio forzado a continuar dirigiendo la lucha transbordando a otra que corrió idéntica suerte, hasta que a la caída de la tarde el encuentro armado culminó en tablas.

(37) Como se advertirá, entre el panegírico de Pavía, quien señala que Primo de Rivera, «muy a su pesar y obligado por sus jefes», había pasado a Montevideo para reponer fuerzas, y la carta ya señalada de Salazar, que ponía bajo sospecha la enfermedad de aquel, existe lo que en la investigación histórica se define como un punto oscuro. De todos es sabido que el abecé del rigor histórico dicta que la investigación se ciña a los documentos que maneja. Sin embargo, este ceñirse a la letra no basta en ocasiones para dar una interpretación cabal de ciertas tramas de hechos. A veces es menester leer entre líneas, y por entre ellas quizá el investigador vea asomar el resentimiento, los celos, el odio —también, por qué no, el amor—..., todos esos pecados que también conforman la humanidad de la persona y que, en múltiples ocasiones, dan la clave última para interpretar muchos acontecimientos, individuales y colectivos.

(38) Don Martín de Alzaga, como alcalde de primer voto, fue el numen de la resistencia bonaerense en la segunda invasión inglesa (1807), y gracias a su muy inteligente insistencia logró que los británicos aceptaran una cláusula donde se capitulaba que también Montevideo debería ser liberado. Víctima de las pasiones del momento, fue ahorcado junto a 38 adictos a su causa, por orden de la Junta de Buenos Aires, el 5 de julio de 1812, tras una intentona golpista para hacer reconocer a la Regencia. Buenos Aires seguía empapando de sangre la tierra platense.

A fines de mes Primo de Rivera fue citado por Montevideo, pero esta vez no para tomar un reparador descanso, sino para remozar la *Mercurio*, muy necesitada de carena y de otras reparaciones con vistas a la misión que barruntaba el gobernador Vigodet, quien sopesaba enviar una comisión a Río de Janeiro, nido conspirador donde los hubiera, para protestar de la conducta de la corte portuguesa en los sucesos del Plata, que ora apoyaba a Montevideo —como aliados comunes que eran España y Portugal contra Napoleón—, ora se avenía con Buenos Aires, como había sido el caso cuando el conflicto del caudillo Artigas con los centralistas porteños.

En junio, la *Mercurio* partió de Montevideo para rendir viaje en la entonces capital del imperio portugués, en cumplimiento la misión encomendada, y de seguro que lo que vio el marino en las pocas jornadas que permaneció en Río, con la bahía de Guanabara rebosante de buques, hizo mella en su ánimo. Era esta la tercera vez que acometía menesteres diplomáticos. Como recoge su hoja de servicios, José Primo de Rivera encaró en muchísimas ocasiones a lo largo de su carrera este tipo de misiones, cuyo número casi se equipara al de sus acciones de guerra (39).

En agosto siguiente, la *Mercurio* ya está en la bahía de Montevideo. Su estancia en la Banda Oriental, esta vez, se prolongaría algunos meses más, durante los cuales se consumaba el «segundo sitio» de la plaza, por lo que la corbeta tuvo que realizar misiones de vigilancia en aguas cercanas, apoyando faenas de pesca y otras operaciones de provisión de bastimentos.

Pero no sería por mucho tiempo, pues el 5 de marzo de 1813 Primo de Rivera ya está aparejando su corbeta para una travesía a la lejana Lima, adonde ha de acudir portando valiosos informes de la situación platense que debe entregar al virrey del Perú, de cuyo apoyo dependía la supervivencia misma de la acorralada Montevideo. Los documentos que hemos manejado no señalan por qué pasaje navegó la osada *Mercurio* para cruzar del Atlántico al Pacífico, pero es absolutamente seguro que fue por el cabo de Hornos, el mal denominado «pasaje de Drake» (40), por cuanto los derroteros de esta época, de confección española, se basaban en los informes emanados de los registros de las dos expediciones que, en 1785 y en 1788, mandó el capitán de navío Antonio Córdoba Lazo de la Vega, quien evitó el estrecho de Magallanes en toda su extensión (41). De resultas de ello, durante varias décadas, se prefirió pasar entre ambos océanos por el terrible

(39) Y vaya si le vino bien hallarse en la corte portuguesa, donde en ese momento «se cocinaba» la Historia. Allí concurrían don Juan, doña Carlota (hermana de Carlos IV), lord Strangford, la Royal Navy..., lo que convertía a la sazón ese rincón del mundo en un espacio históricamente privilegiado.

(40) Francisco de Hoces descubrió este pasaje en mayo de 1526, con la carabela *San Lesmes*, cincuenta y dos años antes que el corsario inglés. Cosas de la atroz «nordomanía» que afectó a muchos historiadores, al decir del uruguayo José Enrique Rodó.

(41) Entre los marinos que estuvieron a las órdenes de Córdoba hallamos a Cosme Damián de Churruca.

paso austral (42). El capitán de fragata Primo de Rivera consumaba una parte importante de su carrera rodeando el Cono Sur en una navegación hazañosa para buque y tripulación. Regresado el 28 de febrero de 1814, solo Pavía señala que la *Mercurio* se había expuesto a una navegación muy exigente, afrontando muchos temporales a plena satisfacción. En cambio, los informes sobre el particular recogidos en su hoja de servicios son muy escuetos.

Pero el Montevideo al que, una vez más, arriba Primo es una ciudad agonizante, y los elementos que la *Mercurio* traía a la plaza desde la Ciudad de los Reyes —nada menos que 300.000 pesos fuertes— eran una pequeña gota en ese mar de incertidumbres que vivía la causa peninsular en un momento en que el sitio arreciaba y, por añadidura, parecía que Buenos Aires había logrado armar una mediana fuerza naval. Pero, como si un destino errante lo condenara a no permanecer nunca más que unas horas con su familia, pocas semanas después de clavar el ancla en los fangos de la bahía, el 18 de marzo siguiente recibe orden de salir con una división en auxilio de los buques del capitán de navío Jacinto de Romarate, empeñado en un combate en la isla de Martín García. El apostadero de Montevideo tenía las horas contadas.

La salida de de Primo de Rivera al mando de unos escasos buques fue precipitada. Además, tres días antes el coronel de marina Guillermo Brown, al mando de la flamante flotilla bonaerense (43), había tomado Martín García y rechazado a Romarate hacia el interior del río Uruguay, lo que le colocaba en una posición de clara superioridad material y estratégica frente a los exiguos medios que podía poner en liza el mando montevideano. Y con Romarate definitivamente embotellado río arriba, librado a sus exiguos y exclusivos medios (44), las fuerzas montevidéanas, que subsistían merced a su dominio del Río, deberían por lógica hallar en el combate su tabla de salvación:

«Los enemigos han mudado su plan de campaña haciéndolo defensivo por tierra y ofensivo por mar y no debe de quedar la menor duda que siendo estas operaciones las más temibles y de mayor consecuencia para el abasto y el mantenimiento de la guarnición y vecindario y por consiguiente a la conservación de la plaza, es del primer objeto e interés el hacer los mayores esfuerzos para destruir sus buques o mantener la superioridad de las aguas».

(42) MARTINIC, Mateo: *Historia del estrecho de Magallanes*. Andrés Bello, Santiago de Chile, 1977, p. 85.

(43) Aprovechando la extrema debilidad de España en la Península, Buenos Aires había planeado ya a finales de 1813 una campaña naval que aniquilara Montevideo. Hubo dos personajes clave en todo este asunto: el oriental Francisco Xavier de Viana y el estadounidense William White. El primero, como ministro de Marina, y el segundo, como inversor para la compra de buques y el enrolamiento de tripulantes.

(44) BERTOCCHI MORAN, Alejandro: «Romarate y Otorgués; un episodio de la insurgencia rioplatense», en *Revista de Historia Naval*, núm. 62. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998.

Son palabras del coronel José de Villa Cevallos, segundo de las tropas montevidéanas, que evidencian algo que en esas semanas posteriores a la caída de Martín García (45) presagiaban los mandos de la sitiada plaza: si se perdía el dominio del Río de la Plata, la plaza caería rendida por el hambre (46).

Esta acción abre una página oscura en el historial de José Primo de Rivera, pues los pocos documentos que esclarecen algo los sucesos de aquel marzo de 1814 traslucen una gran indecisión en nuestro personaje. Y nótese que apenas tres meses después capitulaba Montevideo.

Poseemos la carta que Romarate envía a su colega Miguel de la Sierra (47), fechada el 11 de ese mes, cuando la situación en Martín García aún se hallaba en tablas. De sus líneas extraemos un dibujo bien nítido de la gravedad de la situación, y de la perentoriedad de que llegara por fin el auxilio en camino, so pena de que la plaza tuviera que capitular (48):

«Si V.S. ha echado fuera de ese puerto, como creo, a la *Mercurio*, *Paloma*, queches *Hiena* y *Cisne*, y se hallan sobre islas de Hornos o Balizas son perdidas las fuerzas de Buenos Aires, y si no será muy dolorosa su falta en esta acción tan crítica. Espero con la mayor prontitud me remita V.S. pólvora y municiones de todos calibres para reemplazar las gastadas en la acción que me tienen expuestísimo» (49).

A la postre, Primo de Rivera no llegó a socorrer a Romarate, hecho que le ha valido al algecireño censuras sin cuento, basadas muchas de ellas en fuentes documentales de poco fiar, que recogen juicios teñidos de subjetivismo formulados por personajes concernidos personalmente en el asunto. Y este descrédito del algecireño se extendió entre la opinión pública montevidéana, que halló en la presunta «indecisión» de Primo de Rivera para consumir el socorro la clave del dramático desenlace posterior (50). Lo cierto es que la travesía de su división de Montevideo a Colonia no fue muy afortunada pues, luego de conocerse la suerte de Romarate, se despachó en su auxilio, con pólvora y municiones, una de las lanchas de la corbeta *Paloma*, que varó muy presumiblemente en los fangos del canal de las Limetas. Este hecho, según se indicó en el informe respectivo, fue determinante para que Primo de Rivera desistiese finalmente de ejecutar la operación, tal como señala Martínez

(45) Martín García fue el despensero de la flota del piloto Juan Díaz de Solís que, en 1516, descubrió el Río de la Plata. La razón de que se impusiera su nombre a la isla es que el mencionado piloto fue allí sepultado. La posición estratégica del enclave hizo que fuese muy disputado y que en su día se le denominase «el Gibraltar del Plata».

(46) Archivo Artigas, Montevideo, t. XIV, p. 413. Cit. por ARGUINDEGUY, Pablo, y RODRÍGUEZ, Horacio: *Las fuerzas navales argentinas*. Instituto Browniano, Buenos Aires, 1995, p. 37

(47) El capitán de navío Miguel de la Sierra había relevado a Salazar en enero de 1812.

(48) MTNEZ. MONTERO, p. 169.

(49) *Ibidem*.

(50) *Ibidem*, pp. 169-170.

Montero, de acuerdo con lo establecido por el capitán de navío Miguel de la Sierra (51):

«En 18 de marzo siguiente salió mandando una división para socorrer a la que mandaba D. Jacinto de Romarate, y habiéndose informado por declaraciones tomadas a una fragata mercante inglesa, que dicho jefe se había retirado adentro del Río Uruguay el día antes de su salida de Montevideo y considerando se hallara más de 30 leguas de bajo fondo donde no podían navegar por su calado los buques de su División, determinó, con acuerdo de los Comandantes, el regresar al puerto de salida para recibir nuevas órdenes, a la boca del puerto en donde aprobando su regreso el comandante general del Apostadero le dio este la de que entrase» (52).

Esta decisión selló el destino de Romarate y, a la larga, el del mismo apostadero. No obstante, quien esté familiarizado con el régimen de aguas del Plata superior, con su cambiante batimetría y sus anárquicas corrientes —sobre todo en las fechas del año en que ocurrieron los sucesos que glosamos—, entenderá que las posibilidades de Primo de encaminar el auxilio a Romarate eran escasas, aparte de que Brown se hallaba ya en las cercanías de la isla de Martín García con casi todos sus buques, aguardando únicamente a que desde Buenos Aires se le arrimaran bastimentos: «Ansioso de apoderarme de la escuadra enemiga, que logró escapar aguas arriba por el río, como asimismo temeroso de que la misma regresara a Montevideo por las Consines o canal próximo, despaché en su persecución al queche, a la goleta apresada, a la cañonera, la balandra, el falucho y la pequeña lancha. La carencia de pólvora y proyectiles obligará al enemigo a rendirse. Por consiguiente, por ese lado no debe temerse peligro alguno, sino que Ud. debe precaverse contra la escuadra que se alista en Montevideo para dirigirse contra esta isla».

Así señalaba Brown, en carta de 22 de marzo al ministro bonaerense de Marina, los hechos de la toma de Martín García, la escapada de Romarate y su disposición de atacar a las fuerzas de Montevideo, es decir, al refuerzo al mando de Primo de Rivera (53). Como es de notar, la situación que enfrentaba Primo de Rivera era en extremo apurada. Si hubiera decidido forzar el paso, muy probablemente habría sucumbido ante Brown, o corrido la misma suerte que Romarate. Entendemos que, obrando como lo hizo, logró salvaguardar buques y hombres muy valiosos para Montevideo en los decisivos combates que se avecinaban, dicho sea en su defensa (54).

(51) *Ibidem*, p. 169.

(52) Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, hoja de servicios de don José Primo de Rivera.

(53) ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA: *Documentos del almirante Brown*, t. I. Buenos Aires, 1958, p. 55.

(54) Sin embargo, la decisión del algecireño de no acudir en socorro de Romarate, como ya señalamos, ha sido la piedra angular sobre la que descansa la condena de sus detractores, más aún dado que estos se sirven de los documentos añadidos que serán sacados a la luz en los juicios desarrollados en España, luego de estos avatares.

Si lanzamos una breve mirada sobre la situación de la plaza de Montevideo en aquella hora, esta no podía ser más delicada. Nadie escapaba de las penurias del sitio, y la supervivencia dependía del dominio del mar. Según reza la crónica, varios miles de montevidianos habían muerto víctimas de la enfermedad, debilitada su naturaleza por el hambre y los rigores de la intemperie, habida cuenta que innumerables seres sin techo pululaban como espectros por el casco urbano. De más está señalar que esto se hacía sentir sobre todos, y sin duda muy en especial sobre las familias de jefes y marinos que componían sus fuerzas. Así las cosas, es inobjetable que la moral de la población tuvo que aflojarse. Las esperanzas de salvación de Montevideo dependían enteramente del auxilio peninsular, de ese ultramar al que todas las miradas se dirigían, oteando un horizonte que pronto se cubriría de velas enemigas. Entonces, no ha lugar a concentrar la responsabilidad de los hechos en una persona, a la vista de lo expuesto sobre lo desesperado de la situación estratégica montevidiana, que solo podía haber invertido la llegada de buques y hombres del apostadero. El doloroso final llegaría pocas semanas después (55).

A partir de ahí, los hechos se suceden vertiginosamente. Buenos Aires sabe que ha llegado el momento, y lo sabe porque obran en su poder informes de que, en Europa, Napoleón se halla en retroceso, por lo que sus intereses le dirigieron a liquidar cuanto antes a Montevideo. La historia señala que, apenas vista la flota de Brown desde los muros de Montevideo, sus defensores asumieron la gravedad de la situación. Lo demás es sabido: el fin de la soberanía española sobre la plaza de San Felipe y Santiago, ciudad-puerto fundada por el «Manco de Lérida» (56) allá en el lejano 1724 por real orden de Felipe V, que no obstante, en medio de sus estertores, resistió y luchó a brazo partido para mantener su identidad hispánica, hasta que, ayuna de asistencia material, sucumbió con los ojos clavados hacia ese ultramar por donde jamás surgirían las velas salvadoras.

Hoy, a 200 años de la batalla del Buceo, habitantes de un subjetivista mundo posmoderno para el que toda verdad es relativa, el recuerdo de aquellas figuras del pasado común de España y los países del Río de la Plata debe mostrarse en todo su esplendor, para que las noveles generaciones de este rincón de América no olviden cómo emergieron a la luz de la Historia. Por último, diremos que a la luz de la prolongada carrera de Primo de Rivera y de los hechos de armas en que participó a lo largo de sus casi sesenta años de servicio, presumimos que esas jornadas montevidianas del año 14 componen quizá el episodio más negro de su existencia, a lo que tampoco eran ajenos, ciertamente, los padecimientos que sobrellevaba su familia. Confiamos en que ese sentimiento se haya deslizado en estas páginas que el lector tiene entre manos.

(55) «En 29 de abril fue relevado del mando de dicha corbeta *Mercurio* para quedar con el general de la Escuadrilla, y en 9 de mayo lo fue de este destino por enfermo». Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán, hoja de servicios reseñada.

(56) El capitán general don Bruno Mauricio de Zabala, fundador de Montevideo, perdió un brazo en el sitio de Lérida.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

El estrecho de San Bernardino, puerta del Pacífico

EL 1 de junio de 1565, la nao *San Pedro* salía del puerto de Cebú, en el archipiélago de Filipinas, «a la buena ventura» —al decir de entonces— para intentar el regreso a Nueva España por una derrota que se presumía no solo larga, sino impracticable —los intentos efectuados a tal fin por ambos lados de la equinoccial habían resultado hasta entonces infructuosos—. En la mencionada nao retornaba la expedición de Legazpi, cuyo nieto Felipe Salcedo capitaneaba la *San Pedro* con tan solo diecisiete años, pues la instrucción dada por la Audiencia de México preceptuaba que, para el caso de que el zumaragano se quedase en las «islas de Poniente», su sustituto había de ser un hombre de su confianza.

Al igual que en el viaje de ida, Esteban Rodríguez figura como piloto mayor de la jornada, en la que encontrará su fin pocos días antes de dar fondo en Acapulco, cuando el éxito de la empresa estaba ya asegurado. Con su fallecimiento quedó inconclusa la relación del viaje de vuelta que venía levantando, por lo que se hizo preciso completarla con lo expresado por Rodrigo de Espinosa. El relato de este ofrece un singular interés pues, merced a lo hábil de su redacción, sobre todo en cuanto se refiere a la navegación interinsular por el archipiélago filipino hasta el segundo intento de salir a mar libre, permite seguir con toda exactitud la aventura que nos ocupa.

La intención del autor al traer aquí un hecho aparentemente tan simple como el inicio de un viaje por mar es mostrar a los historiadores navales las intrincadas maniobras y los riesgos que en toda ocasión implica una salida de estas características, siempre a expensas del estado de la mar y la dirección de los vientos locales y que, como impedimento adicional, ha de bregar con lo angosto de los pasos entre islas. Como muestra de lo dicho baste señalar el número de naufragios habidos en ese archipiélago —uno de ellos lo padeció el galeón *San Diego*, parte de cuyos restos se exponen en el Museo Naval de Madrid—. Y es que, frecuentemente, detrás de ciertos hechos históricos en apariencia anodinos se oculta un admirable trasfondo solo accesible a los especialistas, únicos capaces de valorarlo en su justa medida.

«Dejaron los expedicionarios el puerto de Cebú el viernes primero de junio, como queda dicho, pero no terminaron de franquear la silanga o paso entre aquella isla y la de Mactán hasta el domingo siguiente, en que, libres de puntas, navegaron al nordeste. Vista la isla Paciján, la más occidental del grupo de los Comotes, arrumbaron al Norte, a salir de entre la citada isla de Cebú y la de Leite. Continuando a este rumbo, reconocen, en la bocana, las pequeñas islas Malapascua y Carnasa y, más adelante, las de Gigantangán y Bilirán, así como otras más pequeñas. Guiñando un poco al Nordeste —al estar tanto avante con la isla de Maripipí— fueron a pasar entre las islas de Dalumpiri y Capul. Acababan de hacer este paso e iban a abocar el estrecho de San Bernardino, cuando, probablemente faltos de viento, la fuerte corriente que se experimenta en su angostura les derrotó unas doce millas al Sudoeste, llevándolas a surgir a levante de la isla que llamaron “El Peñol” —hoy San Andrés— del grupo de los Naranjos.

»De esta isla, en la que anduvieron a la busca de agua, que no hallaron, se hicieron a la mar para intentar, por segunda vez, cruzar el estrecho, pero no habiendo podido ganar camino al Norte a causa de la corriente y, también, por flojo el viento del Nordeste que soplabá —del Norte, dice Rodrigo de Espinosa que era, y Esteban Rodríguez que del Leste— fueron a fondear a isla Capul, que nombraron “La Ascensión” por ser víspera de esta festividad, donde, si no encontraron agua, sí les fue posible proveerse de arroz, cocos, gallinas y puercos en abundancia.

»El jueves 7, al fijarse el viento del Sudoeste, levaron de esta isla, pero, una vez más, la corriente les impidió ganar en latitud, no obstante ser el viento favorable para cruzar el estrecho de San Bernardino: a la isla de los volcanes [Luzón] fueron a surgir probablemente cerca de la isla Calintaan, la más al sur del grupo de los Triclinales, y por dentro del bajo Calañitas. Acababan de fondear, cuando, por desfogar un fuerte chubasco de agua y viento del Sudoeste —que en Filipinas se distingue con el nombre de colla— se vieron en peligro de dar con la nao en la costa consiguiendo salvar este riesgo por lo prestos que anduvieron en levar el ancla y manio-
brar para fuera seguidamente.

»Durante la noche, sin siquiera darse cuenta, pasaron el estrecho, surgiendo al siguiente día a poniente de isla Viri, cuyo fondeadero no abandonaron hasta la mañana de sábado 9, bien por recelar de las corrientes que observaron entre dicha isla y el islote de San Bernardino y ser, quizás, flojo el viento, o porque esperaran, para salir a franquía, tener la marea a favor.

»Este día navegaron a rumbos cercanos al Leste, corriendo el frontón Norte de la costa de la isla filipina, o Samar, cuyas tierras perdieron de vista al siguiente.

»El jueves 21, festividad del Corpus Christi, avistaron un islote, a cuya semejanza con un barco se debe, sin duda, la denominación “Parece vela” que tiene en las cartas; a buen seguro que, de haber dado en él de noche, hubieran perecido».

A partir de esta fecha sucedense las singladuras, monótonas, inacabables. Rumbos y distancias estimadas y latitudes observadas del sol, con alguna de la Polar, es todo lo que consignan los pilotos en la larga navegación de regreso del Poniente.

NOTICIAS GENERALES

XLIII Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

Organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, durante los días 25, 26 y 27 de marzo de 2014 se celebraron en Madrid las XLIII Jornadas de Historia Marítima, bajo el tema general «Expediciones navales españolas en el siglo XVIII». Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7) con arreglo al programa siguiente:

Día 25 de marzo

- La apertura corrió a cargo del contralmirante José Antonio González Carrión, director del Instituto de Historia y Cultura Naval;
- «La Marina a la conquista de Italia (1734-1735)», por Agustín González Enciso, de la Universidad de Navarra (UNAV).

Día 26 de marzo

- «La movilización naval para la defensa colonial (1739-1740)», por María Baudot Monroy, de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED);
- «La expedición del conde de Argelejos a Fernando Poo (1778)», por José Cervera Pery, general del Cuerpo Jurídico de la Defensa y colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

Día 27 de marzo

- «La conquista naval de Menorca (1781-1782)», por Rafael Torres Sánchez, de la UNAV;
- «La Armada en Filipinas (1765-1785)», por Carlos Martínez Shaw, de la UNED.

Los lectores que deseen ampliar esta información deben dirigirse a

Instituto de Historia y Cultura Naval
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid.
Telf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

Ciclo de conferencias sobre historia de España. Madrid (España)

La Asociación de Amigos de los Museos Militares de España, que preside el capitán de navío (R) Rafael Bittini Escrivá de Román, ha creado un aula de cultura que echa a andar este año de 2014 con un ciclo semestral de conferencias dedicado a la historia de España. El programa, que discurrirá de enero a junio, se desgranará a razón de dos conferencias mensuales, que se impartirán los últimos sábados de cada mes en sesión de tarde. En total son doce las intervenciones preparadas, de las que se ocuparán alternativamente los coroneles Arturo Vinuesa Parral y Diego Camacho López-Escobar a tenor del programa que sigue:

Martes 28 de enero

- «Descubrimiento del Nuevo Mundo», por Arturo Vinuesa Parral, coronel de Infantería de Estado Mayor;
- «La búsqueda de la hegemonía europea. Las guerras de Italia», por Diego Camacho López-Escobar, coronel de Infantería (R), licenciado en Ciencias Políticas.

Martes 25 de febrero: Los héroes de la conquista

- «La conquista de México. Cortés», por Diego Camacho López-Escobar;
- «La conquista del Perú. Pizarro», por Arturo Vinuesa Parral.

Martes 25 de marzo

- «Conquista de Granada y anexión de Navarra», por Diego Camacho López-Escobar;
- «El cambio de dinastía», por Arturo Vinuesa Parral.

Martes 29 de abril

- «Reinado de Carlos II. Los testamentos», por Arturo Vinuesa Parral;
- «Situación internacional», por Diego Camacho López-Escobar.

Martes 27 de mayo

- «La Guerra de Sucesión», por Diego Camacho López-Escobar;
- «El Tratado de Utrecht», por Arturo Vinuesa Parral.

Martes 24 de junio: Recapitulación sobre el cambio dinástico

- «De los Trastámara a los Austria», por Diego Camacho López-Escobar;
- «De la Casa de Austria a los Borbones», por Arturo Vinuesa Parral.

Las sesiones se desarrollarán en el salón de actos del Complejo Princesa, sito en el número 36 de la calle homónima.

Los interesados en obtener más información pueden dirigirse a

Asociación de Amigos de los Museos Militares de España
C/ Princesa 36, 28008 Madrid.
Telf.: 913 08 97 63
C/e: ibarpor@oc.mde.es

IV Congreso de la Red de Historia Marítima del Mediterráneo. Barcelona (España)

Organizado por el Museo Marítimo de Barcelona, durante los días 7, 8 y 9 de mayo de 2014 se celebrará en la capital catalana el IV Congreso de la Red de Historia Marítima del Mediterráneo, que contará con la participación de ponentes de diferentes países, en su mayoría radicados en la cuenca mediterránea. Las numerosas ponencias presentadas, agrupadas temáticamente, se expondrán en diferentes salas a lo largo de los tres días en sesiones de mañana y tarde. A la hora de elaborar esta noticia disponemos de un programa pendiente de confirmación cuya extensión sobrepasa el espacio de que disponemos en este número de la REVISTA. Por esta causa consignaremos aquí solo aquellas ponencias que, siendo acordes con los criterios de editoriales de esta publicación, estimamos que pueden ser de interés preferente para quienes nos leen. Respetaremos el inglés original del programa, en la certeza de que nuestros lectores no tendrán problemas con su traducción.

Miércoles 7 de mayo

— Puertos y ciudades

- «The harbours of the south Catalonia (Spain) in the Middle Ages (centuries X-XIV, a.C.). From Al-Andalus to the consolidation of the system of the Kingdom of Catalonia-Aragón and the expansion for the West of the Mediterranean», por José Javier Guidi Sánchez, de la Universitat Rovira i Virgili de Barcelona;
- «Barcelona 1845-1900, un puerto atlántico en el Mediterráneo», por Martín Rodrigo Alharilla, de la Universitat Pompeu Fabra de Barcelona;
- «El port dels Alfacs i la nova població de Sant Carles de la Ràpita», por Noelia Borrás Matamoros, de la Universitat Rovira i Virgili de Barcelona.

— Corsarismo y esclavismo

- «Las ordinacions del cors. La regulació consuetudinaria del corso en el *Llibre del Consolat de Mar*», por Margarita Serna Vallejo, de la Universidad de Cantabria;
- «Curso y mundo mediterráneo: reflexiones. Homenaje a Michel Fontenay», por Gonzalo López Nadal, de la Universitat de les Illes Balears;

- «Un ensayo de geohistoria del curso magrebí entre los siglos XVII y XVIII», por Luis Fernando Fe Cantó, de la Universidad de Orleans;
- «Islands, pirates and privateers in the late medieval and early modern Mediterranean», por Louis Sicking, de la Universidad de Leiden;
- «A Mediterranean Faction? Corsairs. Imperial Elites and Decision-Making in 16th century Constantinople», por Emrah Safa, de la Universidad de Georgetown;
- «The Cruise of the Abaellino, an American corsair, in the Mediterranean during the war of 1812», por Lotfi Ben Rejeb, de la Universidad de Ottawa (Canadá);
- «Marcus Antonius de Dominis (1560-1624) as the bishop of Senj on the frontiers of Triplex Confinium», por Robert Holjevac, del Instituto Croata de Historia;
- «Piracy and the evolution of Ottoman-Venetian Maritime Law, 1482-1670», por Joshua Michael, de la Universidad de Virginia (EE.UU.); «Escape to Mallorca», por Robert C. Davis, de la Universidad del Estado de Ohio (EU.UU.)

— Política

- «Sea power, comercial geography and Africa. Josep Ricart i Giralt's proposals to regenerate Spain (1880-1914)», por Bernat Martínez Palacín, de la Universitat Pompeu Fabra de Barcelona;
 - «The island of Ponza in the maritime strategies of the Kingdom of Naples (XVIII century)», por Arturo Gallia, de la Universidad de Estudios Roma Tre;
 - «Revolution, reaction and state-building in Liberal Spain: The challenge of political violence on the Mediterranean coast», por Carlos Alfaro Zaforteza, del King's College, Londres;
 - «Giovanni Andrea Doria et le contrôle militaire de la Méditerranée à l'époque de Philippe II (1584-1598). Réseaux sociaux et faction d'entrepreneurs de la guerre», por Bastien Carpentier, de la Universidad del Litoral Costa de Ópalo;
 - «Daniel Defoe, propagandista político de la Guerra de Sucesión española: la estrategia marítima de Mr. Review», por Rosa M.^a López Campillo, de la Universidad de Castilla-La Mancha;
 - «Ecos de un pasado olvidado: la Inquisición del Mar a través de los fondos del Archivo Histórico Nacional (Madrid)», por Bárbara Santiago Medina, de la Universidad Complutense de Madrid.
- Black Sea Trade (late 18th-19th centuries). Moderador, Patrick Boulanger. Las ponencias dedicadas al Mar Negro, que no recogemos aquí, serán cuatro.
- Towards the Central Mediterranean: Kingdom of Naples, Malta and Ionian islands between politics and diplomacy (XVI-XIX centuries). The Central Mediterranean: Malta», bloque organizado por Mirella Mafricci

y Simon Mercieca. Actuará de moderador Henry Frendo. Este bloque agrupará un total de ocho ponencias, relativas principalmente a política y comercio marítimo. Recogemos las dos siguientes:

- «The Knights of Malta, the Mediterranean Sea, the Turkish (XVI-XVII centuries)», por Mirella Mafrici, de la Universidad de Estudios de Salerno;
- «The tyranny of the winds: Maritime connections and disruptions between the Eastern Mediterranean and Malta in the late eighteenth century», por Frank Theuma, de la Universidad de Malta.

Jueves 8 de mayo

— Comercio y comerciantes (época moderna y contemporánea). De un total de 10 ponencias, recogemos las tres que siguen:

- «The Spanish Merchant Navy before the opening of the Suez Canal», por M.^a Carmen Cózar Navarro, de la Universidad de Cádiz;
- «The Mediterranean connections of Basque ports during the 18th century», por Álvaro Aragón Ruano, de la Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea;
- «Las finanzas genovesas en la conquista y colonización de Cuba», por Gustavo Placer Cervera, de la Universidad de La Habana.

— Comercio y comerciantes en la época medieval. De las ocho ponencias pronunciadas en esta segunda sesión dejamos constancia de las dos siguientes:

- «Un puerto mediterráneo: Génova a finales del siglo XII y principios del siglo XIII. Rutas comerciales, rutas diplomáticas», por Gianluca Pagani, de la Universidad de Sevilla;
- «La deuxième colonne d’Hercule: les équivoques de la conquête portugaise de Ceuta», por Luis Miguel Duarte, de la Universidad de Oporto.

— Proyección de la fuerza. De las 18 ponencias presentadas, reseñamos las once siguientes:

- «The cost of the maritime wars in the Medieval Crown of Aragón, 1283-1356», por Vicent Baydal, de la Universidad de Oxford;
- «“No Peace without Spain”: Barcelona during the war of the Spanish Succession, 1702-1713/14», por Keith McLay, de la Universidad de Chester;
- «Pula/Pola—The main base of the Austro-Hungarian Navy in the Mediterranean», por Filip Zoricic, de la Universidad de Split;
- «Maritime Frontier and Naval Strategie: Spain and the Mediterranean (1783-1808)», por Agustín Guimerá, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid;

- «The Sea Battle of Portman (Cartagena 1873)», por José M.^a Sánchez Carrión, ponente independiente;
 - «The peripheral military administration of the Mediterranean enterprises of Emperor Charles V», por José Miguel Escribano Páez, del Instituto de la Universidad Europea;
 - «La rivalidad propagandística entre *whigs* y *tories* sobre la batalla naval de Málaga en 1704», por Pedro Losa Serrano, de la Universidad de Castilla-La Mancha;
 - «La armada franco-española de la expedición de conquista de Mallorca (1715)», por Eduardo Pascual Ramos, de la Universitat de les Illes Balears;
 - «Los Guarda Estandartes: la formación de los oficiales de la Escuadra de Galeras de España (1728-1748)», por Juan José Sánchez Baena, de la Universidad de Murcia (Cátedra de Historia Naval);
 - «Un cementerio de la escuadra del almirante Miguel de Oquendo en Rosas», por Pablo de la Fuente, de la Universidad Católica de Lublin Juan Pablo II, y Marcel Pujol, de la Escola Superior de Conservació i Restauració de Béns Culturals de Catalunya;
 - «Entre Chrétienté et Islam: parcours des serviteurs des galères de la Monarchie hispanica (fin xvie-debut xviii siècles)», por Cecilia Tarruell, de L'École des hautes études en sciences sociales.
- Recursos del mar. De las ocho ponencias presentadas, no recogemos aquí ninguna.
- Trabajo. De las cinco ponencias presentadas, no recogemos aquí ninguna.
- «La Marina y la movilización de recursos humanos y materiales en siglo XVIII». Organizadores, María Baudot y Agustín González Enciso:
- «No siempre enemigos: la expedición conjunta hispano-inglesa para instalar en los ducados toscanos al infante don Carlos en 1731», por María Baudot Monroy, de la UNED;
 - «Corona española: deslocalización manufacturera del cáñamo y ubicación industrial en el Mediterráneo, 1750-1754», por Manuel Díaz Ordóñez, de la Universidad de Sevilla;
 - «El revisionismo español y las expediciones navales en el Mediterráneo, 1715-1748», por Agustín González Enciso, de la Universidad de Navarra;
 - «Movilización de transportes marítimos para traslado de tropas durante las campañas de Italia de la década de 1740», por Sergio Solves Ferry, de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria;
 - «El “mercado naval europeo”. La movilización de recursos en la expedición anfibia a Menorca, 1781-1782», por Rafael Torres Sánchez, de la Universidad de Navarra;

- «La movilización de información en tiempo de guerra: el sistema de inteligencia español y las operaciones militares en el Mediterráneo durante la Guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1744)», por Ignacio Rivas Ibáñez, de la Universidad de Navarra.
- Historia del Mar Negro. Organizadores, Gelina Harlaftis y Evrydiki Sifneos. De las nueve ponencias presentadas, no recogemos aquí ninguna.

Viernes 9 de mayo

- Ciencia y tecnología. De las 14 ponencias presentadas, seleccionamos las seis siguientes:
- «Models of Knowledge Transfer about Shipbuilding. The Naval Architecture Chair (1829-1845)», por Olga López Miguel, del Museu Marítim de Barcelona;
 - «The Sisteré Company. Experiences of the transition from sail to steam at a shipyard in Barcelona in the nineteenth century», por Javier Moreno Rico, ponente independiente, y Olga López Miguel, del Museu Marítim de Barcelona;
 - «Planos y modelos militares del Museo Marítimo de Barcelona», por Enrique García-Torralba Pérez, ponente independiente;
 - «El mundo de las galeras en los archivos navales», por M.^a Carmen Torres López, del Museo Naval de Madrid;
 - «Árboles para galeras: la jurisdicción y competencias de los conservadores de montes en Cataluña (siglo XVII)», por Alfredo J. Martínez González, de la Universidad de Sevilla;
 - «Els mestres d'aixa barcelonins a cavall dels segles XVIII i XIX», por Àngeles Sola, de la Universitat de Barcelona.
- Relaciones entre regiones. De entre las 14 ponencias presentadas recogemos las dos siguientes:
- «La matrícula de las embarcaciones del Levante (1785-1802)», por José Manuel Vázquez Lijó, de la Universidade da Coruña;
 - «Maritime trade and smuggling in the perspective of Naples (XVIII-Ith century)», por Alida Clemente, de la Universidad de Ciencias Humanas Nicolás de Cusa.
- Cultura e ideología. De las nueve ponencias presentadas destacamos la siguiente:
- «One approaching to portulano de mare of Gio Gentile: Mediterranean landscapes in the XVII century. The graphic illustration of the lighthouses as example», por Andrés Díaz Borrás, del IES Camp de Monteverde.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

- Politics, Culture and Society in Spanish Naples (16th-17th Centuries). Organizador, Salvatori Botari. De las cuatro ponencias contempladas no se recoge ninguna.
- Salud. De las tres ponencias contempladas no seleccionamos ninguna.
- Redes consulares. De las seis ponencias recogidas, no entresacamos ninguna.

Los lectores que deseen ampliar esta información habrán de dirigirse a

Museu Marítim de Barcelona
IV Congreso de Historia Marítima del Mediterráneo
Avda. de les Drassanes s/n, 08001 Barcelona.
Telf.: 933 42 99 20
C/e: gonzalezsin@diba.cat

DOCUMENTO

Vista del puerto de La Habana

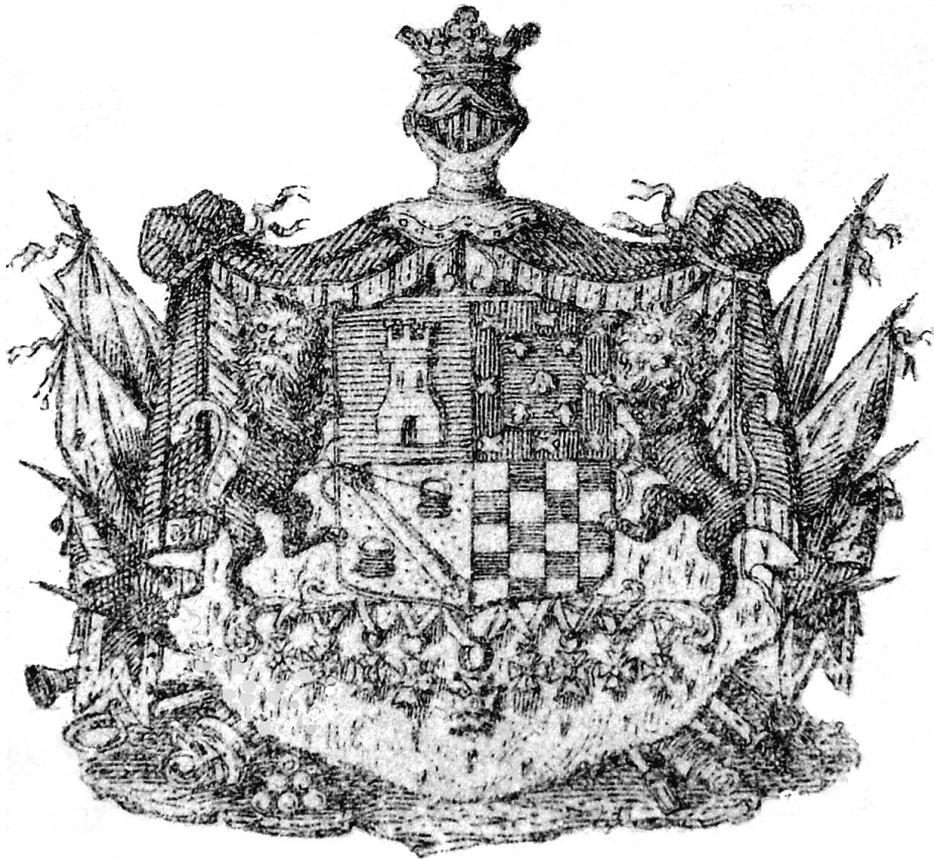
Cromolitografía dedicada por permiso al «Exmo. Sr. Gobernador y Capitán General de la Ysla de Cuba don José Gutiérrez de la Concha».

Publicada por Smith Hermanos y C^a. Londres, 1851.

Donada por la Asociación de Amigos del Museo Naval (Madrid).

(Museo Naval de la Armada en Madrid, núm. inv. 10.828).

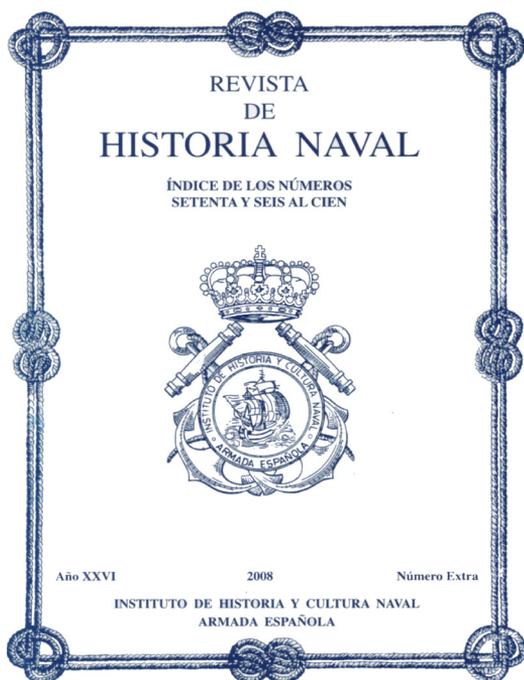




Escudo de Armas de don José Gutiérrez de la Concha, marqués de La Habana y vizconde de Cuba, grande de España, ministro en varias ocasiones y presidente del Senado.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



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

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 76 al 100.
- Artículos clasificados por orden alfabéticos.
- Índice de materias.
- Índices de autores.
- Índice de la sección *La historia vivida*.
- Índice de la sección *Documentos*.
- Índice de la sección *La Historia Marítima en el mundo*.
- Índice de la Sección Noticias Generales.
- Índice de la sección *Reseñas*.
- Índice de ilustraciones.

Un volumen extraordinario de doscientos doce páginas, del mismo formato que la REVISTA, **se vende** al precio de **9 euros** (IVA más gastos de envío incluidos).

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

Se pueden adquirir en los siguientes puntos de venta:

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

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL

RECENSIONES

ALCALÁ-ZAMORA y QUEIPO DE LLANO, José (coordinador): *La España oceánica de los siglos modernos y el tesoro submarino español*. Real Academia de la Historia (Serie Estudios), Madrid, 2008, 368 páginas.

La notable repercusión mediática del expolio del tesoro de la fragata española *Reina Mercedes*, perpetrado por la empresa norteamericana Odyssey, motivó numerosos estudios, artículos y reportajes con airadas denuncias del escandaloso despojo, asunto que al final se resolvió positivamente tras la sentencia favorable al Estado español de los tribunales norteamericanos.

La Real Academia de la Historia no podía sentirse ajena a un evento de tal magnitud, y con el patrocinio de la marquesa viuda de Arriluce de Ybarra programó un ciclo de conferencias sobre el particular, coordinadas por el académico José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano y dictadas por relevantes figuras de la historiografía naval, algunas pertenecientes a la propia Academia.

Tras la impecable presentación del coordinador, a cuyo cargo estuvieron también dos de las conferencias que componen la obra, figuran nombres tan destacados como los de Gonzalo Anes, director de la Institución, y los académicos Martín Almagro Gorbea, Luis Suárez Fernández, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Luis Miguel Enciso Recio y Carlos Martínez Shaw, que junto a los investigadores Manuel Jesús González González y Juan Manuel Gracia Menocal firman un conjunto armónico de análisis y opiniones que ponen de relieve el peso histórico del imperio español a lo largo del tiempo.

Aunque el ciclo de conferencias se celebró en 2008, en plena efervescencia del tema en los medios, y el libro en que se recoge lleva idéntica fecha de publicación, su imprevisto hallazgo en los fondos de este Instituto y la relevancia de su contenido justifican su tardía reseña, que quiere de paso llamar la atención del lector sobre esfuerzo divulgador de la Real Academia de la Historia, que en sus series Estudios, Minor y Clave Editorial acoge una prolífica muestra de títulos dignos de un mayor conocimiento por quienes sienten verdaderamente amor por el devenir histórico patrio.

SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *De constructores a ingenieros de Marina. Salto tecnológico y profesional impulsado por Francisco Gautier*. Fondo Editorial Ingeniería Naval, 2013, 466 páginas, gráficos e ilustraciones.

La notable transformación y variadas incidencias que el proceso de la construcción naval experimenta durante el siglo XVIII ha sido abordada desde distintas ópticas, pero pocos estudios alcanzan la solvencia técnica y el rigor histórico y analítico de este libro que, partiendo de la biografía de Francisco Gautier, traza un ambicioso recorrido de la creación del Cuerpo de Ingenieros

de Marina, su evolución orgánica y su desarrollo, valiéndose de unos magníficos fondos documentales con los que hace un acertado encaje.

De los excelentes niveles de calidad de la construcción naval española en el Siglo de las Luces será artífice, entre otros, el francés Francisco Gautier, quien, a pesar de la oposición declarada de Jorge Juan y del propio Arriaga a la adopción de sus planos para navíos y fragatas, impone su modelo de buques veloces, un poco menos estables que los antiguos del sistema inglés, por lo que, apoyándose en esta baza, Gautier conseguirá en 1770 la creación del Cuerpo de Ingenieros de Marina y su propio nombramiento como primer ingeniero general.

Los constructores abandonan por tanto su nivel *empírico* y se trasladan al *científico*, y este paso es sancionado por el prestigioso título que se les concede, tomando como antecedente la creación francesa en 1765 del citado Cuerpo.

El libro, perfectamente estructurado y con una excelente aportación bibliográfica, recorre exhaustivamente no solo la peripecias biográficas del personaje, sino también los avatares administrativos e incluso políticos que lo rodearon, y se enriquece con las presentaciones de sus apologistas, destacadas figuras de la ingeniería naval.

VERGARA, Juan: *Meridiano maldito*. Calabria Narrativa, Valencia, 2011, 465 páginas, ilustraciones.

Los sabios Jorge Juan Santacilia y Antonio de Ulloa de la Torre Giralt, a un tiempo marinos y científicos, han sido objeto de diferentes estudios, pero sus vidas —al menos que yo sepa— no habían sido hasta ahora noveladas. Pues bien: *Meridiano maldito* los convierte en personajes protagonistas de una aventura centrada en las vicisitudes de la expedición que, bajo el patrocinio de la Academia de Ciencias de París, recorrió el virreinato del Perú, en el primer tercio del siglo XVIII, para medir la magnitud del grado del meridiano terrestre.

Las a veces borrascosas relaciones de los dos jóvenes guardiamarinas españoles —habilitados para la expedición como tenientes de navío— con el director de la misma, el francés La Condamine, y los distintos y enriquecedores avatares de la empresa dan pie a la construcción de esta novela que ilustra y entretiene, redactada como está con un estilo ameno y narrada al compás de un ritmo ágil que se contrae a diversos escenarios.

La medición del meridiano fue accidentada —de ahí quizá el título de *Meridiano maldito*—, y hasta los académicos franceses (Godin, Bouger y La Condamine) se disgustaron entre sí. Los dos últimos, al ver a los jóvenes españoles, habían exclamado desdeñosamente «que les habían mandado dos pigmeos, cuando estaban seguros de haberse dirigido a una nación donde ni los hombres les entendían». Sin embargo, Jorge Juan y Ulloa trabajaron de maravilla, hicieron sus cálculos con independencia y es posible que sin su intervención conciliadora, a pesar de sus pocos años, la comisión francesa se hubiese disuelto, pues sus miembros anduvieron siempre a la greña.

En definitiva, como puede leerse en la contrasolapa del libro, nuestros personajes, a diferencia de otros protagonistas de novelas de aventuras, no viajan a la busca de tesoros, piedras preciosas o metales maravillosos. Sacrificando una envidiable posición social, la salud y hasta la amistad, aportan a la humanidad un servicio relevante donde los haya: averiguar la verdadera forma de la Tierra. Merece leerse.

MARTÍNEZ LAÍNEZ, Fernando: *Pisando fuerte. Los tercios de España y el Camino Español*. Edaf (Crónicas de la Historia), 2012, 350 páginas, ilustraciones, despletables.

La prolongada enemistad que en el transcurso del siglo XVI mantuvo España contra Inglaterra, y las luchas derivadas de las guerras de religión en Flandes, propiciaron diversos conflictos armados enmarcados en el centro y el norte del Viejo Continente, escenarios hostiles donde aquellos infatigables Tercios hubieron de movilizar todo el ímpetu y bravura que los caracterizó.

Fernando Martínez Laínez, que en el ámbito de la historia ya ha dado amplias pruebas de su brillantez divulgadora y talento narrativo —en su faceta de cultivador de la novela histórica—, nos ofrece en este nuevo título una esclarecedora y amena semblanza del poder militar de la España del Imperio. Dicho poder se cimentaba ante todo en los Tercios, una infantería legendaria cuya misión principal era combatir en Flandes, Alemania y Centroeuropa, pero que, para llegar a los campos de batalla, debía afrontar un duro recorrido a través de media Europa —recorriendo las sucesivas etapas del Camino Español—, afirmando la hegemonía española luego de duras y extenuantes jornadas, como queda expresivamente plasmado en la páginas que glosamos.

En la línea de *Tercios de España, Una pica en Flandes, Banderas lejanas y La guerra del Turco*, este nuevo libro, *Pisando fuerte*, dejará una honda huella en el lector, al que descubre el entramado de los Tercios, entraña militar de aquella España a la que se le multiplicaban los frentes. Basta leer el índice de la obra para advertir sus virtudes: una prosa sencilla y convincente, un manejo de fondos documentales notable y una bellísima edición ilustrada, que lleva ese sello de particular alta calidad con que Edaf reviste a sus publicaciones. Merece la pena leerlo y disfrutarlo.

J.C.P.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

Dirección postal

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

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

Dirección de intercambio:

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

Impresión Bajo Demanda

Procedimiento

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

Nombre y apellidos
NIF
Teléfono de contacto

Dirección postal donde desea recibir los ejemplares impresos

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

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

Número de ejemplares que desea

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

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

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

Centro de Publicaciones

Solicitud de impresión bajo demanda de Publicaciones

Título:

ISBN (si se conoce):

N.º de ejemplares:

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Teléfono

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:

E-mail:

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

Apellidos y nombre:

N.I.F.:

Dirección

Población:

Código Postal:

Provincia:



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

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

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

Los autores entregarán el original y una copia de sus trabajos para facilitar la revisión. Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. **No se mantendrá correspondencia acerca de las colaboraciones no solicitadas.**

A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del mismo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto; así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser **inéditos** y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Podrán enviarse por correo ordinario o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico ihcn@fn.mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows, u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y de la mejor calidad posible, estar en formato JPG ó TIFF, y con resolución de 300 p.p.p., como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios, cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:
 - APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.
 - APELLIDOS, nombre: «Título del artículo» el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se 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.

