

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 131

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXIII

2015

Núm. 131

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

- Presidente:* Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Vicepresidente y Director:* José María Mora y Cayetano, capitán de navío.
- Redactor Jefe:* José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).
- Vocales:* José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia de la Universidad Complutense de Madrid; César Goday Buján, capitán de navío, Departamento de Historia; Juan de la Herrán Vidaurrázaga, coronel de Intendencia de la Armada, Departamento de Cultura Naval; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Francisco Santamaría Álvarez, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval; José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas, consejero-colaborador.

Redacción, Difusión y Distribución:

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Paloma Molins Bedriñana.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

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



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

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: cuarto trimestre de 2015.
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: 083-15-091-7 (edición en papel).
NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Impreso en España. - Printed in Spain.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.
CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



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

Las opiniones emitidas en esta publicación son exclusiva responsabilidad de sus autores.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL	7
<i>Guerra naval y diplomacia. José de Mazarredo, un marino ilustrado embajador en París</i> , por Íñigo Bernaola Martín	9
<i>Exploración y espionaje en Terranova: la jornada del capitán Ares de Sea (1541)</i> , por Esteban Mira Caballos	39
<i>La organización del Servicio del Resguardo Marítimo en España durante la minoría de edad de Isabel II</i> , por Federico Maestre de San Juan Pelegrín	53
<i>El teniente general Blas de Barreda y Campuzano y el departamento marítimo de Cartagena de Levante (1761-1767)</i> , por Juan Antonio Gómez Vizcaíno	69
<i>El naufragio de la fragata Nuestra Señora de Guadalupe</i> , por Alejandro Anca Alamillo	97
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	107
La historia vivida: <i>Los Flechas Navales</i> . Noticias generales.	
Documento: <i>Naufragio de la Armada del Mar Océano en 1679</i>	113
Recensiones:	123

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Íñigo Bernaola Martín (1970) es licenciado en Geografía e Historia y diplomado en Gestión del Patrimonio Histórico por la Universidad de Deusto. Alférez de fragata del SFCM (1993-1994). Desde 1997 hasta la actualidad, director de proyectos y exposiciones en la empresa especializada en el transporte de obras de arte y bienes culturales Tti, Grupo Bovis. Coordinador de exposiciones temporales organizadas por los principales museos nacionales e internacionales (Museo Nacional del Prado, Museo Thyssen-Bornemisza, etc). Colaborador en estudios de posgrado de museología y museografía impartiendo clases puntuales y esporádicas en universidades e instituciones españolas (Universidad Complutense, Universidad Politécnica de Valencia y Asociación Española de Museólogos). Máster en Métodos y Técnicas Avanzadas en Investigación Histórica por la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED), en la actualidad doctorando de Historia Moderna en la misma universidad dirigido por los doctores Carlos Martínez Shaw y Agustín Guimerá Ravina (CSIC).

Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla y correspondiente de la Academia de la Historia de la República Dominicana. Especialista en las relaciones entre España y América en el siglo XVI, ha publicado numerosos trabajos en diversas revistas y publicaciones nacionales y extranjeras. Entre dichos trabajos, recogemos aquí «En torno a la expedición de Sebastián de Ocampo a la isla de Cuba, en 1506», *Revista de Indias* (vol. LVI, núm. 206, Madrid, 1996), «Indios americanos en el Reino de Castilla (1492-1542)», que presentó en el congreso de AHILA (Leipzig, 1996) y «Rectificaciones en torno al gobierno de fray Nicolás de Ovando en La Española (1502-1542)», *Revista de Estudios Extremeños* (Badajoz, 1996). Es miembro del grupo de investigación Andalucía y América: Tierra y Sociedad, perteneciente al Departamento de Historia de América de la Universidad de Sevilla; asimismo pertenece a la Asociación Española de Americanistas (AEA), la Asociación de Historiadores Latinoamericanistas de Europa (AHILA) y The Conference on Latin American History of Estados Unidos. Enseña Historia en Extremadura, comunidad autónoma de cuyo Cuerpo de Profesores de Enseñanza Secundaria forma parte como funcionario de carrera. Es colaborador, entre otras de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Federico Mestre de San Juan Pelegrín es miembro correspondiente de la Real Academia Alfonso X el Sabio de Murcia, miembro fundador del antiguo Patronato municipal de Arqueología Submarina, antecesor del ARQUA, miembro del Instituto de Estudios Carthaginenses y del Instituto Cartageno de Investigaciones Históricas (INCIS), coautor de varios libros sobre la Cofradía de Nuestro Padre Jesús Nazareno de Cartagena, colaborador con diversos artículos de las revistas Cartagena Histórica y Murcia Histórica así como en Murgetana, partícipe en congresos y coloquios a nivel nacional e internacional, autor del artículo que bajo el título «La actividad comercial de Alicante y Cartagena. Similitudes, diferencias y comunidades mercantiles (1643-1660)», publicado en el número 20 de la revista *Espacio Tiempo y Forma*, editada por la Facultad de Geografía e Historia de la UNED.

Juan Antonio Gómez Vizcaíno es coronel del Cuerpo General de las Armas (Artillería) en situación de retiro. Doctorando en la Universidad Politécnica de Cartagena, ha ejercido de director-comisario en diversas exposiciones, publicado artículos en varias revistas nacionales y realizado vídeos relacionados con el patrimonio militar para Tele-Cartagena, así como exposiciones del mismo carácter en colaboración con asociaciones de vecinos de la localidad murciana. Gómez Vizcaíno es asimismo autor de numerosas obras, entre las que destacamos: *Aproximación a la historia militar de Cartagena. El gobierno de la plaza (1700-1996)*; *La artillería en Cartagena (1503-2003)*. *Hechos, hombres y armas*; *Antonio de Escaño (1752-1814)*; *Antonio Barceló y Pont de la Terra, La Guerra de la Independencia en Cartagena (1808-1814)* y, como colaborador, el *Gran diccionario popular de Cartagena y su comarca*.

Alejandro Anca Alamillo es investigador naval. Autor de más de un centenar de artículos y de una treintena de estudios monográficos, actualmente firma una columna en el *Diario de Ferrol*. En 2002 recibió el Premio de Investigación Josep Ricart i Giralt por *El historial de la corbeta Tornado (1862-1940). Viaje a través de la política española del último tercio del siglo XIX y memorias del Asilo Naval Español*. En 2008 la Armada le condecoró con la Cruz al Mérito Naval y ese mismo año le fue impuesta la medalla de miembro de la Academia de Ciencias Naturales Rusas. En 2012 fue investido doctor *honoris causa* por la Academia Internacional de Historia Natural y al año siguiente la Armada le otorgó la condición de marinero reservista voluntario honorífico. Anca Alamillo es asimismo coautor de *Los desconocidos precursores españoles de la navegación submarina*, obra que mereció una mención especial en la última edición de los Premios Virgen del Carmen.

José Antonio Ocampo Aneiros es coronel del Cuerpo de Máquinas de la Armada en situación de retirado. Ha desempeñado 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 Escuela Naval Militar (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*. 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 del desaparecido diario barcelonés *El 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 jefe de redacción de la *Revista de Historia Naval* desde 1994 y 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

LA historia de España refleja con claridad el importante papel desempeñado por la Armada como instrumento de la diplomacia y la política exterior de la nación. El siglo XVIII es un claro ejemplo de esta afirmación, y este número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL ofrece a sus lectores un interesante artículo que analiza la misión diplomática desarrollada por uno de nuestros más destacados marinos como embajador en París.

Considerado uno de nuestros mejores marinos ilustrados del siglo XVIII, José de Mazarredo descolló como estratega, táctico, científico, organizador, escritor y diplomático, simultaneando sus actuaciones en la guerra naval con importantes aportaciones en todos los campos citados. Son particularmente destacables sus contribuciones a la mejora de la táctica, la enseñanza y la orgánica naval, y su protagonismo político al servicio de Carlos IV —como embajador en París— y de José I —como ministro de Marina—. Durante su misión diplomática parisiense defendió los intereses de España ante la intención de Francia de poner a su servicio las fuerzas navales españolas. Su firme actitud y sus desacuerdos con Godoy en relación con la política naval impuesta a España por Napoleón le apartaron de los puestos de responsabilidad en una etapa clave de la historia de España.

El presente número incluye también cuatro artículos sobre temas tan variados como la exploración y espionaje en Terranova, la organización del Servicio de Resguardo Marítimo durante la minoría de edad de Isabel II, la labor del teniente general Blas de Barreda en el departamento marítimo de Cartagena, y el naufragio de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*.

En el apartado de noticias nos hacemos eco de la celebración de la V Semana Naval de Madrid, en la que, entre otras actividades, se organizaron los seminarios «Navegación astronómica» y «La Marina científica: una herramienta estratégica para la acción del Estado», y dos jornadas, una técnica, «Aspectos tecnológicos e industriales de la construcción naval militar», y otra de pensamiento naval bajo el título «Tres enfoques sobre riesgos y amenazas desde el mar en nuestro litoral».

**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 PUNTA.—LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ*
- 20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.—LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)
- 21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO
- 22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado)
MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA
- 23.—CICLO DE CONFERENCIAS
LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA
- 24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)
- 25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO
- 26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA
- 27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado)
MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA
- 28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO
- 29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX
- 30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA
ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)
- 31.—CICLO DE CONFERENCIAS—MAYO 1998
LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS
- 32.—CICLO DE CONFERENCIAS.—OCTUBRE 1998
VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98
- 33.—*LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII*
- 34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I
- 35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado)
JUAN DE LA COSA
- 36.—*LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817*
- 37.—*LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA 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 OREA 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 YANEZ PINZÓN Y LA CARABELA SAN BENITO (EN PRENSA)*
- 54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN*
- 55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)*
- 56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL
LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA
- 57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO*
- 58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA*
- 59.—XXXVI Y 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 NORTEAFRICANOS.*
- 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.*
- 69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.*
- 70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. *ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.*

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

GUERRA NAVAL Y DIPLOMACIA. JOSÉ DE MAZARREDO, UN MARINO ILUSTRADO EMBAJADOR EN PARÍS (*)

Íñigo BERNAOLA MARTÍN
Licenciado en Geografía e Historia

Resumen

A finales del siglo XVIII, durante el reinado de Carlos III, España alcanza su máxima expansión territorial ultramarina y conoce el desarrollo de una marina de guerra ilustrada que será el perfecto instrumento al servicio de la gestión del imperio colonial y de su defensa territorial y comercial. José de Mazarredo será uno de los marinos protagonistas de ese desarrollo como militar, organizador, científico y, también, como diplomático, cuando la tradicional alianza con la Francia de los Borbones se mantenga durante el período de la revolución y el imperio napoleónico, por converger intereses dinásticos y estratégicos frente a las ambiciones británicas sobre las posesiones coloniales españolas. El arrollador impulso de Francia, una nación en armas, conducirá a España a una política exterior supeditada a los intereses de Napoleón, quien secuestrará a la Real Armada en su propio beneficio. El modo en que Mazarredo gestionó su misión diplomática como embajador ante el primer cónsul Bonaparte será el objeto de este artículo.

Palabras clave: diplomacia, Ilustración, Revolución francesa, marina de guerra, José de Mazarredo.

EL almirante José de Mazarredo y Salazar fue un marino ilustrado que contribuyó al desarrollo científico, organizativo y militar de la Marina borbónica, y que como diplomático y político acabó siendo protagonista de la caída del Antiguo Régimen, de un cambio dinástico y de la Guerra de la Independencia española.

(*) Agradezco al profesor Agustín Guimerá, del CSIC, sus sugerencias sobre este trabajo. No obstante, las ideas vertidas en él son responsabilidad del autor.

Participará en la España ilustrada del Antiguo Régimen de manera muy activa a través de una de las instituciones con mayor protagonismo en ese contexto de desarrollo científico e intelectual: la Marina. Será exponente de esa nueva clase social de origen hidalgo que, apoyada en una sólida formación científica e intelectual y en su valía profesional, alcance los máximos puestos en la administración militar y política de la España ilustrada al servicio de Carlos IV. La irrupción de la Revolución, la llegada de Napoleón al poder y sus efectos en España le situarán en primera línea de los acontecimientos políticos y militares del momento, como embajador de la monarquía española de la reforma borbónica en la Francia republicana del primer cónsul Napoleón. El interés estratégico de Napoleón por la flota española llevará a la designación de un marino para tal misión en 1799.

La alianza entre dos países con regímenes políticos antagónicos —el Antiguo Régimen y la Revolución— hace que la experiencia diplomática vivida por este personaje histórico tenga un interés notable, máxime cuando nos referimos a un período histórico que hasta no hace mucho carecía de un tratamiento específico, si bien en los últimos años —como veremos más adelante— ha sido objeto de investigaciones y publicaciones que han llenado esta laguna historiográfica.

En lo referido a las fuentes documentales, es en el entorno de las instituciones vinculadas a la Armada en el que encontramos mayores resultados, no solo referidos a su labor en la Marina, sino también a su carrera diplomática y política en la España de Carlos IV y en la de José I. Si bien gran parte de las fuentes primarias derivadas de su actividad como marino desaparecieron en el incendio que destruyó en agosto de 1976 el Archivo Naval de San Fernando, disponemos de abundante documentación y correspondencia generadas a lo largo de sus sucesivos destinos militares, diplomáticos y políticos, así como un extenso legado documental personal e institucional conservado en la actualidad en el Archivo del Museo Naval y el Histórico Nacional. De la documentación custodiada en ambos archivos emerge su verdadera dimensión como personaje diplomático y político, pues tenemos la suerte de haber conservado en ellos casi íntegramente la correspondencia y documentación generadas durante la misión diplomática de Mazarredo en París entre 1799 y 1801 en ambos archivos.

Es este un episodio histórico —el de la misión diplomática de Mazarredo en París entre agosto de 1799 y marzo de 1801— que, como el propio personaje, materializa la vinculación entre la guerra y la diplomacia en un momento crucial de la historia europea y española, de transición entre el Antiguo Régimen y el Estado liberal. Pero que sobre todo, según profundicemos en su conocimiento, nos permitirá comprender la imposible alianza entre los intereses dinásticos de un régimen en extinción y los del nuevo paradigma político nacido de la Revolución, dos formas antitéticas de entender la diplomacia y la guerra fatalmente unidas, como veremos.

José de Mazarredo y su misión diplomática responden en gran medida a los intereses de un régimen absolutista agonizante que lucha por perpetuarse en un momento de transformación. Es ese momento del personaje uno de los

aspectos que nos interesa especialmente en el presente trabajo. Es el propio personaje quien en esta misión representa la paradoja de un hombre formado científica y militarmente para la guerra en un pensamiento ilustrado de modernización y desarrollo, y que diplomáticamente defiende intereses dinásticos en un mundo que entra en la contemporaneidad. Será precisamente su exceso de celo profesional, que le lleva a denunciar sin pausa las carencias de un régimen incapaz de dotar de manera moderna y adecuada una marina de guerra, lo que termine por conducirle al ostracismo.

De este largo período de actividad diplomática y política se ocupará de manera extensa la segunda mitad de este artículo, a la que precederá una primera parte que nos ayudará a comprender mejor este momento. Trazaremos un perfil biográfico previo con el que intentaremos retratar tanto el personaje como el contexto histórico en que acontecerán estos episodios, orientado a resaltar aquellos aspectos de su vida estrechamente vinculados al desarrollo y crecimiento de la Marina española en el contexto del reformismo borbónico de Carlos III, y a la política exterior de la Monarquía hispánica en la segunda mitad del siglo XVIII. Tal recorrido por el personaje y su circunstancia histórica nos permitirá entender por qué en aquella misión diplomática de 1799 convergieron la Armada, y Mazarredo en concreto, como institución y actor principales ante Napoleón para defender los intereses de la Monarquía.

La producción historiográfica en torno a la figura de José Mazarredo se ha generado sobre todo en el ámbito de la historia naval. Hasta la publicación en 1945 de la primera monografía íntegramente dedicada al personaje, firmada por Enrique Barbudo Duarte, tres habían sido los principales biógrafos de Mazarredo.

Martín Fernández de Navarrete, contemporáneo y amigo suyo, en su *Biblioteca marítima española* será el primer historiador que centre su interés en la figura de José de Mazarredo (1). Este autor, conocido por su *Vida de Cervantes*, fue afrancesado, como el biografiado, y colaboró con él como marino.

A Mazarredo su condición de afrancesado le acarreó la crítica del resto de los marinos y cierto ostracismo del que fue definitivamente rehabilitado en 1847 al darse su nombre a un buque de guerra. Sus aportaciones científicas, militares y, sobre todo, organizativas suscitaron un temprano interés en algunos historiadores de la segunda mitad del siglo XIX. Entre ellos se cuentan otros dos marinos: don Francisco de Paula Pavía (2) y don Cesáreo Fernández Duro (3), quienes se dedicaron al estudio de su labor. Precisamente en el fondo documental que lleva el nombre de este último en el Archivo del Museo Naval se conservan varias cartas manuscritas de Mazarredo (4).

(1) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M.: *Biblioteca marítima española*, vol. II. Madrid, 1851, pp. 82-96.

(2) PAVÍA, F.: *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 a 1868*, t. II. Madrid, 1873.

(3) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Disquisiciones náuticas*, vol. IV. Madrid, 1879, pp. 157-182.

(4) Archivo del Museo Naval (AMN), col. Fernández Duro, fechas extremas: siglos XVIII-XIX, volumen: 28 cajas.

Enrique Barbudo Duarte publica en 1945 *José de Mazarredo, teniente general de la Armada* (5), convirtiéndose así en el cuarto marino que se dedica al estudio del bilbaíno y el primero en hacerlo de manera monográfica. Mientras que los anteriores acercamientos a su figura se habían realizado desde una perspectiva limitada, atenta sobre todo a los aspectos científicos y militares del personaje, en esta ocasión, además de profundizar en esos ámbitos, se hace referencia a aspectos biográficos personales y, sobre todo, se analiza el protagonismo político del personaje, que sirvió a Carlos IV como embajador en París y a José I como ministro de Marina, si bien este último episodio se despacha en apenas unos párrafos. El acceso, por primera vez, al archivo personal del biografiado, custodiado por su descendiente Antonio de Mazarredo, permitió a Barbudo profundizar en el conocimiento del personaje. Habiendo sido donada por la familia la referida colección al Archivo del Museo Naval de Madrid en 1973, disponemos en la actualidad de acceso público a la misma.

Más recientemente, en el marco de las Jornadas de Historia Marítima organizadas por el Instituto de Historia y Cultura Naval, la figura de José de Mazarredo fue glosada en dos ocasiones. La primera, en 1988, con una ponencia específica de José Cervera Pery en el contexto de las II Jornadas, dedicadas a «la Marina de la Ilustración» (6), y la segunda, en las trigésimas novenas, íntegramente dedicadas a la figura de José de Mazarredo.

Agustín Guimerá Ravina, investigador del CSIC especializado en la historia naval atlántica del siglo XVIII, en su extensa producción bibliográfica se refiere ampliamente a Mazarredo, sobre cuya figura ha publicado artículos específicos (7) y otros más genéricos relativos a la guerra naval durante la Revolución y el Imperio.

Fuera de los publicados por Agustín Guimerá Ravina y por el profesor de la Complutense especializado en historia militar José Cepeda Gómez

(5) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo, teniente general de la Real Armada*. Madrid, 1945. En el mismo año se publica también un pequeño libro de 122 páginas obra de NÚÑEZ IGLESIAS, I.: *El teniente general de la Real Armada Don José de Mazarredo Salazar y Gortázar*. Diputación de Vizcaya, Madrid, 1945.

(6) CERVERA PERY, J.R.: «El almirante Mazarredo, un marino profesional en un marco ilustrado», en VV.AA.: *La Marina de la Ilustración. II Jornadas de Historia Marítima en Madrid* (noviembre 1988). Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1989, pp. 93-104. También referido a Mazarredo, CERVERA PERY, J.: «Mazarredo: un marino ministro de José Bonaparte», en VV.AA.: *José de Mazarredo y Salazar. XXXIX Jornadas de Historia Marítima* (Madrid, octubre de 2009). Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2010, pp. 85-95.

(7) GUIMERÁ RAVINA, A.: «Mazarredo, un marino ilustrado y científico», en VV.AA.: *José de Mazarredo y Salazar. XXXIX Jornadas de Historia Marítima* (Madrid, octubre de 2009). Instituto de Historia y Cultura Naval, 2010, pp. 27-41. A propósito de la misión diplomática de Mazarredo en París y de sus diferencias con Napoleón acerca de la guerra naval, GUIMERÁ RAVINA, A.: «Napoleón y la Armada», en VV.AA.: *Poder terrestre y poder naval en la época de la batalla de Trafalgar. XXXI Congreso Internacional de Historia Militar* (Madrid 2005). Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica, Madrid, 2006, pp. 519-538.

(8), en el ámbito académico y universitario carecemos de estudios dedicados a la figura de José de Mazarredo. Pero en cambio son numerosas las publicaciones de carácter general sobre el reinado de Carlos IV, la Guerra de la Independencia y la España de José I en las que aparece recogida y analizada su participación en los acontecimientos políticos y militares del período (9). Desde la *Historia de Carlos IV* escrita por su contemporáneo Andrés Muriel (10) (1776-1840), quien dedicó parte de su producción historiográfica a la defensa y justificación de los afrancesados, hasta las más cercanas en el tiempo, como las dedicadas a la política exterior de ese mismo período por autores como Seco Serrano (11). Por otra parte, las investigaciones y publicaciones del profesor La Parra han llenado la laguna historiográfica hasta entonces existente en cuanto a las relaciones entre la España de Carlos IV y la Revolución francesa, terreno hasta entonces inexplorado, como se lamentaba hace algunos años el profesor Javier Fernández Sebastián (12).

Actualmente, en la Universidad de La Rioja, Alex Romero Peña ha publicado numerosos artículos dedicados a Mariano Luis de Urquijo (13), sobre quien también versa su tesis doctoral. Su tarea al frente de la Secretaría de Estado (1798-1800) coincidirá prácticamente en el tiempo con la misión diplomática de José de Mazarredo ante Napoleón.

Mazarredo, un marino ilustrado

José de Mazarredo nació en 1745 —un año antes de la muerte de Felipe V— en el Bilbao dieciochesco, donde creció y fue educado en el seno de

(8) CEPEDA GÓMEZ, J.: «El almirante Mazarredo, embajador de España ante Napoleón», en VV.AA.: *José de Mazarredo y Salazar. XXXIX Jornadas de Historia Marítima* (Madrid, octubre de 2009). Instituto de Historia y Cultura Naval, 2010, pp. 67-83.

(9) Para ese período, en lo referido a la Marina de Carlos IV y a la supeditación de esta a los intereses de Francia, resulta referencia imprescindible CARLAN, J.M.: *Navíos en secuestro. La escuadra española del océano en Brest, 1799-1802*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1951. Al final de este trabajo se recoge una amplia mención de las publicaciones que hacen referencia al personaje.

(10) MURIEL, A.: *Historia de Carlos IV*. Real Academia de la Historia, Madrid, 1984.

(11) SECO SERRANO, C.: «La política exterior de Carlos IV», en BATLLORI, M. (coord.): *La época de la Ilustración. Las Indias y la política exterior*. Espasa-Calpe, Madrid, 1987, pp. 448-732. Tomo XXXI, vol. II, de la *Historia de España* dirigida por Ramón Menéndez Pidal.

(12) Véase su reseña en *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 9 (Departamento de Historia Contemporánea de la UPV, 1992, pp. 319-325), a propósito de la monografía de LA PARRA LÓPEZ, E.: *La alianza de Godoy con los revolucionarios (España y Francia a fines del siglo XVIII)*. CSIC, Madrid, 1992.

(13) ROMERO PEÑA, A.: *La política exterior del ministro Urquijo. España y las embajadas de París, Viena y Lisboa durante la Guerra de la Segunda Coalición, 1798-1800* (trabajo de suficiencia), Universidad de La Rioja; ÍDEM: «Mariano Luis de Urquijo. Biografía de un ilustrado», en *Sancho el Sabio. Revista de Cultura e Investigación Vasca*, núm. 34, Vitoria/Gasteiz, 2011, pp. 55-78, y su tesis doctoral, dirigida por Carlos Navajas Zubeldía y Bernardo Muniesa Brito: *Mariano Luis de Urquijo (1769-1817). Biografía política en claroscuro de un personaje y una época*. Universidad de La Rioja, Logroño, 2013.

una familia vinculada al mayorazgo de los Salazar Muñatones y a los sectores de la alta sociedad urbana. Su padre fue alcalde de Bilbao, y su abuelo paterno, diputado general del señorío y regidor capitular de la villa (14). Este trasfondo portuario y marinerío haría que a los catorce años, reinando Fernando VI —uno de los grandes impulsores de la Marina (15)—, ingresase en la Armada, como otros tantos jóvenes de origen hidalgo contemporáneos suyos nacidos en el norte vizcaíno. Aquí, en la Marina, discurrirá toda su vida profesional, en el curso de la cual irá accediendo a todos los empleos hasta alcanzar el de teniente general o almirante, y desarrollará una vasta labor militar, científica y organizativa.

Las universidades de la España de Carlos III seguían ancladas en un concepto excesivamente escolástico del conocimiento, pero al margen de ellas surgirán focos alternativos de cultura, incluso enfrentados a aquellas, auspiciados por determinados miembros de la aristocracia, la Iglesia y la alta burguesía urbana. En estos cenáculos se cultivará una cultura de élite donde se exaltará la faceta social del hombre por encima de toda inclinación trascendental, y que pospondrá la metafísica al desarrollo de las ciencias exactas, las matemáticas, la física moderna y las ciencias naturales (16). En este contexto, que coincide con el reinado de Carlos III (1759-1788), desarrollará su actividad formativa y profesional Mazarredo, no solo en el ámbito militar, donde muchas instituciones científicas al margen de la Universidad desarrollarán este programa ilustrado, sino también en las que comenzaron siendo tertulias locales y acabaron por convertirse en auténticas academias. Tal fue el caso de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, la más antigua en su género, en alguna de cuyas comisiones, como la de industria y comercio, Mazarredo llegó a participar muy activamente en su calidad de miembro, actividad que prolongó en el seminario de Vergara, fundado en 1775 por la sociedad y donde impartió clases. Un ejemplo de esta interrelación entre el ámbito militar y el ilustrado —incluso cabría hablar de militarización de las instituciones científicas (17)— lo tenemos en la creación en 1778 de dos cátedras, una de mineralogía y otra de química y metalurgia, en el mencionado seminario, a instancias de una recomendación de Mazarredo al ministro de Marina, Pedro Castejón (18), todo ello con la intención de mejorar la mala calidad de las piezas de la artillería embarcada.

(14) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 10.

(15) En realidad, iniciativa y obra de su secretario de Hacienda, Guerra y Marina e Indias, Zenón de Somodevilla y Bengoechea, marqués de la Ensenada.

(16) LAFUENTE-VALVERDE, 2003. Cit. en GUIMERÁ RAVINA, A.: «Mazarredo, un marino ilustrado...», p. 30.

(17) GIL MUÑOZ, M.: «Cultura europea y milicia. Los oficiales de la Ilustración en la R.S.B.A.P.», en RUBIO DE URQUÍA, G., y GÁRATE OJANGUREN, M.M. (coords.): *La Bascongada y Europa. Actas del V seminario de historia en la R.S.B.A.P.* (San Sebastián, octubre de 1996). Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, 1999, p. 267.

(18) GIL MUÑOZ, M.: «Marinos ilustrados en la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País», en *Revista de Historia Naval*, núm. 57, 1997, p. 16.

Durante su destino en la Secretaría de Marina (1784-1795) redactará numerosos informes y participará en comisiones sobre la construcción de navíos y fragatas (19), buscando incorporar a los buques españoles los aspectos más ventajosos de los llamados métodos de construcción francés e inglés; propondrá sistemas de medición de la longitud que mejoran los anteriores (20), y cuyo cálculo fue verdadero inconveniente en la navegación marítima hasta la extensión del uso del cronómetro de John Harrison, inventado en la década de 1770 (21); y participará en las expediciones a Filipinas, primero, y en la campaña hidrográfica por el Atlántico meridional después con el ánimo de obtener y recopilar información de carácter científico, cartográfico, astronómico...

Todo ello con el fin de servir al Estado, de mejorar el conocimiento del imperio colonial administrado y la defensa de su integridad territorial y su comercio, y de contribuir a la consolidación de este e, incluso, a su extensión. La ciencia fue el gran instrumento de esta gestión imperial. En el reinado de Carlos III, la Monarquía hispánica había alcanzado su máxima extensión y difusión en América, siendo todo un reto para los reformistas ilustrados su gestión política, administrativa, económica y militar. La Armada era una máquina eficiente y moderna y, en consecuencia, la institución más indicada para gestionar el espacio imperial, defenderlo y extenderlo. Estando la guerra cada vez más vinculada al desarrollo tecnológico, el Estado debía contar con militares dotados de una formación científica y tecnológica adecuada. De ahí que la Armada tuviese un protagonismo total en la vida de Mazarredo, que lo fuese todo en su vida (22). Y de ahí que Mazarredo acabase desempeñando un papel estelar en la gestión diplomática de la alianza francoespañola, como veremos más adelante.

Mazarredo, llamado «el Reformador» (23) por Cervera Pery, será uno de los máximos exponentes de una carrera dedicada a la formación de los futuros oficiales de la Armada, convencido como estaba de la necesidad de crear unos cuadros de mando especializados y con capacidades científicas y técnicas, acordes con el espíritu meritocrático de los hombres de la Ilustración. Su *Colección de tablas para los usos más necesarios en la navegación*, destinada a la enseñanza de los jóvenes que se dedicaban a la carrera del mar (24), y sobre todo sus Reales Ordenanzas serán ejemplo de ello.

(19) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 54-57.

(20) *Ibidem*, pp. 16-17.

(21) Para comprender mejor los problemas que generaba la imposibilidad de obtener la longitud, los incentivos de la corona británica para obtener un sistema de medición y su impacto en el desarrollo de la navegación y la exploraciones del siglo XVIII, BOORSTIN, D.J.: *Los descubridores*. Crítica, Barcelona, 1986 (ed. orig. inglesa, 1983), pp. 280-283, trad. de Susana Litjmaer; FERNÁNDEZ ARMESTO, F.: *Los conquistadores del horizonte. Una historia global de la exploración*. Ariel, Barcelona, 2012 (ed. orig. inglesa, 2006), pp. 414-417, trad. de Luis Nacenta.

(22) GUIMERÁ RAVINA, A.: «Mazarredo, un marino ilustrado...», p. 29.

(23) Véanse las razones del calificativo en CERVERA PERY, J.R.: «El almirante Mazarredo...», pp. 93-104.

(24) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 34.

Las Ordenanzas Generales de la Armada Naval (25), publicadas en 1793 y cuyos preceptos conservan en nuestros días vigencia casi plena, constituyen una relación completa y detallada de las funciones, deberes y obligaciones de todas las autoridades, cargos y empleos de la Marina, desde el almirante general y otros mandos militares hasta la marinería, los carpinteros, la policía de puertos y un largo etcétera. Con ellas quedaba definitivamente resuelto el sempiterno conflicto de competencias entre el Cuerpo General, de carácter militar, y el Cuerpo de Ministerio, dedicado a la gestión de los arsenales, la provisión de los medios materiales y técnicos y la producción en los astilleros. Para Guimerá Ravina, Mazarredo, como organizador que era, no se limitó a recopilar burocráticamente instrucciones y reglamentos, sino que en todos los mandos que ocupó puso interés y acierto en organizar con acierto el trabajo, persiguiendo la máxima eficacia (26). Así, pensaba Mazarredo que «en escuadra grande no se puede aprender, sino que es menester traer sabido lo que se ha de ejecutar» (27).

Celoso defensor de la profesionalidad del oficial de Marina, consideraba que este no solo debía tener una buena formación marinera, a tono con los nuevos instrumentos de navegación y técnicas de medida, sino también una buena formación teórica en física y mecánica aplicada, astronomía náutica y matemáticas como ciencia experimental. Por otra parte, en 1778 formó una división a modo de buque escuela, compuesta de un navío y dos fragatas, para entrenar a los alumnos en la navegación y la táctica (28).

Las Ordenanzas Navales, la formación científica y técnica de los oficiales, promocionaban así una nueva forma de organización que hoy llamamos profesional, basada en unos mecanismos sociales que debían gobernar la promoción en el seno de la Armada, unas reglas consensuadas por los propios marinos a través de los cuales podían juzgarse a sí mismos. Fue una construcción política deliberada, un espacio social dirigido a un nuevo fin: servir al Estado (29). El Estado, en un «alarde de utopía burocrática[,] intentó meter la Armada y el océano en una ordenanza, como trató de abarcar el imperio en un mapa y la monarquía en una estadística» (30).

Como apuntábamos en la introducción, Mazarredo, como militar destacado en diversos enfrentamientos acontecidos a lo largo de su carrera militar, tendrá oportunidad de aplicar con éxito los avances científicos, técnicos y organizativos que hemos repasado hasta el momento, mostrándose sin embargo como un buen exponente de la guerra justa o de desgaste. La clásica como la defini-

(25) Para ampliar información léase GUIMERÁ RAVINA, A., y GARCÍA FERNÁNDEZ, N.: «Un consenso estratégico: las Ordenanzas Navales de 1793», en *Anuario de Estudios Atlánticos*, vol. 54-II, pp. 43-81. Casa de Colón, Cabildo de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, 2008.

(26) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 58-70.

(27) Diario de navegación del año 1790, siendo segundo jefe de la escuadra mandada por el marqués del Socorro. *Op. cit.* ibídem, p. 64.

(28) GUIMERÁ RAVINA, A.: «Mazarredo, un marino ilustrado...», pp. 33-36.

(29) Ibídem, p. 36.

(30) LAFUENTE-VALVERDE, 2003, *op. cit.* ibídem, p. 30.

rá Agustín Guimerá (31). Evidenciará en numerosas ocasiones sus preocupaciones humanitarias, al intentar reducir los daños en combate, y hará gala de una actitud caballeresca (32).

Su carrera militar (33) y capacidades tácticas comenzarán a destacar pronto, como en la desastrosa jornada de Argel de junio de 1775, en la que fueron trasladados un total de 18.000 hombres a bordo de una fuerza naval mandada por el general González de Castejón y compuesta de 47 buques de guerra y un convoy de más de 300 mercantes (34). El entonces teniente de navío Mazarredo, como primer ayudante de mayoría (35), asumió los planes de navegación, fondeo y desembarco de los casi 20.000 hombres del ejército, a las órdenes del general O'Reilly. Si bien las tropas pronto demostraron sus escasas posibilidades de éxito, la operación resultó eficaz desde el punto de vista de la organización naval y la transmisión de comunicaciones y órdenes, siendo recompensada por el rey con el cargo de alférez de la Compañía de Guardias Marinas de Cádiz, sus sucesivos empleos de capitán de fragata y de capitán de navío, y la comandancia de la nueva compañía de guardiamarinas creada en el departamento de Cartagena (36).

Ascendido en 1780, en el contexto de las campañas de la Guerra de Independencia de los Estados Unidos, a mayor general de la Escuadra del Océano, mandada por don Luis de Córdova, obtuvo su mayor éxito con una atrevida

(31) GUIMERÁ RAVINA, A.: *op. cit.*, p. 38.

(32) Archivo Histórico Nacional (AHN), Estado, leg. 4939. Correspondencia con Manuel Godoy sobre el permiso solicitado por el almirante inglés, durante el bloqueo de Cádiz, para que una dama inglesa visite la ciudad, 14 de agosto de 1797.

(33) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, fondos de la Secretaría del Despacho de Marina y del Ministerio de Marina, sección de Personal, Subsección Cuerpos Patentados, Cuerpo General-Oficiales de Guerra. Hoja de servicios de José de Salazar y Gortázar. Existe copia realizada por el jefe del Cuerpo de Archiveros del Ministerio de la Marina y de su Archivo Central en AMN, CAM, t. VII, leg. 2353, ff. 1-18. Según Barbudo Duarte ingresó en la Academia de Guardias Marinas con este apellido, para más adelante usar, durante la primera mitad de su vida militar, el de Mazarredo y Salazar, de tal forma que el último aparecía como segundo apellido. En las postrimerías de su vida utilizaba los de Mazarredo y Gortázar, prescindiendo de Salazar Muñatones, mayorazgo al que estaba vinculado su familia paterna. En BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 9-10.

(34) Para ampliar información véase GUIMERÁ RAVINA, A.: «La marine espagnole contre la piraterie nord-africaine (1750-1785)», en BATESTI, M. (dir.): *La piraterie au fil de l'histoire. Un défi pour l'État*. Presses de l'Université Paris-Sorbonne, París, 2004, pp. 331-345.

(35) Los ayudantes de la mayoría general eran oficiales excedentes, embarcados al margen de la dotación propia de la escuadra y al servicio directo del mayor general de la escuadra u oficial de grado superior, normalmente un capitán de navío o de fragata. Este último conformaba el mando bajo las órdenes de los generales o almirantes, jefes y comandantes de la escuadra. Entre los ayudantes del mayor general se distinguía el primer ayudante de los dos o uno segundos, terceros e incluso cuartos. Será precisamente nuestro personaje quien más adelante describa y defina las atribuciones de los ayudantes de mayoría en MAZARREDO, J.: *Ordenanzas generales de la Armada Naval. Parte primera. Sobre la gobernancia militar y marinera de la Armada en general y uso de sus fuerzas en el mar*. Imprenta de la Viuda de Don Joaquín Ibarra, Madrid, 1793, pp. 226-227. Sería el antecedente de los actuales oficiales de Estado Mayor, cuyo origen se remonta precisamente a finales del siglo XVIII y a las guerras napoleónicas.

(36) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 26-33.

maniobra realizada con esta escuadra combinada, compuesta de 31 navíos españoles y franceses. Con ella apresó en agosto, a la altura de las islas Azores, un importante convoy británico de 55 buques, con mercancías y aprovisionamiento para su ejército en la lucha contra los independentistas norteamericanos (37). Sin embargo, este conflicto pondrá de manifiesto la inferioridad material de la Marina combinada frente a la inglesa, algo de lo que se lamentará Mazarredo en su correspondencia privada a propósito del fracasado intento de capturar a la escuadra inglesa del almirante Howe en julio de 1782 (38).

Marcada la recuperación de Gibraltar como uno de los objetivos de la Corona en esta guerra, en esta misma escuadra, a finales de 1782, Mazarredo tomará parte en el bloqueo a esta plaza y en el combate frente al cabo de Espartel con la escuadra de Howe, cuando esta regresaba al Atlántico después de haber conseguido entrar en Gibraltar y aprovisionarlo del socorro que tanto necesitaba. En ese momento cesarán las hostilidades y, en enero de 1783, se firmarán los preliminares de la paz que estaba negociándose en París. Ocupado en la Secretaría de la Marina desde 1784 en el desempeño de múltiples misiones y en la elaboración de las Reales Ordenanzas, en 1795 pasará a la Escuadra del Mediterráneo, de la que pronto acabará siendo comandante general, trasladando de manera insistente en sus informes al ministro de la Marina, Pedro Varela, y a Godoy el lamentable estado de esta (39). Como consecuencia de sus diferencias con el ministro (40), finalmente sería exone-

(37) PERAL LEZÓN, R.: «José de Mazarredo y Salazar: organizador, estratega y táctico», en VV. AA.: *José de Mazarredo y Salazar. XXXIX Jornadas de Historia Marítima* (Madrid, octubre 2009). Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid., 2010, pp. 56-58.

(38) AMN, CAM, leg. 2381, ff. 8-11. Carta a un amigo (sin identificar en el texto) desde el navío *Santísima Trinidad* que recoge reflexiones de Mazarredo sobre el deficiente estado de la Marina, demostrado en el encuentro del 12 de julio de la escuadra combinada con la inglesa de lord Howe, 30 de julio de 1782. Realiza un análisis certero de la situación de la Marina española, en cierto modo premonitorio del destino de esta, la cual, a despecho de sus consejos, será incapaz de adaptarse a la realidad de la guerra naval moderna: «... Vea amigo mío, si es juego igual, estar a perder, y no a ganar: si estamos inferiores, sacrificados, si somos superiores inútiles. ¿Y esto es marina? Lo sería en otra época, pero no en la presente: el que hoy es igual a otra en las armas, si el segundo las mejora para mañana, ya aquel queda inferior (...). De aquí inferiremos para nosotros, que hoy no son fuerzas 50 navíos, si en todo no igualan a otro tanto número de los enemigos, y que valdría más ceñirse a 35 y con el ahorro del gasto de los 15, diques y más diques, ciencia, unido de maestranza, continuo reparo, y constante pesquisa de lo mejor».

(39) AHN, Estado, leg. 4939. Correspondencia a Manuel Godoy denunciando el mal estado de la Marina. Cartagena, 13 y 27 de junio, 9 de julio y 16 de agosto de 1796.

(40) La correspondencia con Godoy es muy esclarecedora respecto de la sinceridad con que el marino trasladaba sus opiniones. La denuncia constante, sin ambigüedades, fue causa suficiente para incomodar a un Godoy acosado permanentemente por las críticas de sectores cada vez más amplios, hasta el punto de relevarle en sus funciones. Fueron más de uno los intentos de derrocar al gobierno a Godoy, articulados en diversas conspiraciones. Nos interesa mencionar en este punto una de ellas, por su relación con nuestro personaje: la conspiración de San Blas. Organizada por un grupo de «gentes de letras», fue descubierta el 3 de febrero de 1795. Durante el proceso no hubo referencia alguna a Mazarredo ni a otros notables por parte de los encausados, pero sí la hubo con posterioridad. El principal encausado, Juan Bautista

rado del mando de la escuadra, que dejará el 17 de agosto de 1796 (41), y enviado a Ferrol.

Firmada la paz de Basilea con la Francia de la Revolución y forjada una nueva alianza, vuelven las hostilidades contra Gran Bretaña. La derrota de la Escuadra del Océano el 14 de febrero de 1797 frente a la del almirante británico Jervis provocará la destitución de Córdova como comandante de aquella y su reemplazo, no sin dudas del rey (42), por Mazarredo (43). A pesar del penoso estado en que se encontraba la escuadra por la falta de abastecimiento de suministros y provisiones, en julio de ese mismo año consiguió rechazar el intento de bombardear Cádiz ejecutado por efectivos de la escuadra de Jervis mandados por el propio Nelson (44). Será en esta calidad de comandante general de la Armada del Océano cuando Mazarredo asuma su misión diplomática.

Picornell, fue condenado a prisión y trasladado a Venezuela, al castillo de La Guaira, donde acabaría participando en la conspiración criolla de Gual y España de 1797. En el subsiguiente proceso abierto en la Audiencia de Caracas, esta, interesada en ganarse la complacencia de Madrid, extendería la investigación a la de San Blas de 1795 y recogería testimonio indirecto de la participación en aquella de Mazarredo, así como de otros oficiales del Ejército y miembros de la nobleza y del Consejo de Estado. Este testimonio procedía de lo oído a Picornell por ciertos personajes que lo habían conocido en La Guaira. En AGUIRREZABAL, M.J., y COMELLAS, J.L.: «La conspiración de Picornell (1795) en el contexto de la prerrevolución liberal española», en *Revista de Historia Contemporánea*, núm. 1. Universidad de Sevilla, 1982, pp. 7-38. El profesor La Parra considera que, probablemente, se trataba de una simple relación de personalidades en las que los conspiradores confiaban idealmente para dirigir la Monarquía en sustitución de Godoy sin ni siquiera haber contado con ellos. Si hubiera sido de otra forma, Godoy habría actuado contra todos ellos. En LA PARRA LÓPEZ, E.: *Manuel Godoy. La aventura del poder*. Tusquets, Barcelona, 2002, p.133.

(41) AMN, CAM, leg. 2384, ff. 157-158. Correspondencia con el capitán general de Cartagena, don José Miguel José Gastón. Cartagena, 17 de agosto de 1796. En cumplimiento de real orden de 22 de julio, Mazarredo deja el mando de la Escuadra del Mediterráneo al conde de Morales de los Ríos, con las formalidades de ordenanza, el 18 de agosto.

(42) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 71-72. El rey, como sustituto de Luis de Córdova, designó inicialmente al teniente general don Francisco de Borja, pero «varios ilustres jefes de la Armada (...) decidieron hacer saber al Rey cómo el estado físico del general Borja no le hacía ser el más apropiado para reorganizar y poner a punto una Escuadra en derrota; en cambio el Teniente General Mazarredo (...) contando solamente cincuenta y dos años de edad, era (...) la persona indicada para rehacer aquella Armada, levantar su moral y llevarla a la victoria». Fue nombrado el 11 de marzo de 1797.

(43) AHN, Estado, leg. 4939. Correspondencia a Manuel Godoy comunicando que ha mandado arbolar el navío *Concepción* y poner en él su insignia de mando. Isla de León, 11 de abril de 1797. Agustín Guimerá dedica a este episodio un artículo donde realiza un interesante estudio comparativo entre los liderazgos de Jervis y Mazarredo. GUIMERÁ RAVINA, A.: «Métodos de liderazgo naval en una época revolucionaria: Mazarredo y Jervis (1779-1808)», en GARCÍA HURTADO, M.R.; GONZÁLEZ LOPO, D.L., y MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, E. (dirs.): *El mar en los siglos modernos*, vol. II. Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, 2009, pp. 221-234.

(44) AMN, CAM, legs. 2385 y 2386. Correspondencia sobre el bloqueo de Cádiz entre 1797 y 1798, que recoge abundantes muestras del intercambio epistolar que Mazarredo mantuvo con los comandantes de las escuadras inglesas, Jervis y Nelson, con delegaciones consulares de terceros países en Cádiz, autoridades políticas de las Cortes, el ministro de Marina, Juan de Lángara, y Manuel Godoy, otros mandos de la Marina española, etc.

Diplomacia y guerra en tiempos de Carlos III y Carlos IV

En el siglo XVIII, la guerra continuó siendo el árbitro usual de las disputas internacionales. Prácticamente en dos de cada tres años de la centuria se libró alguna guerra, si bien, y sin obviar ciertos episodios que constituyeron consumados ejemplos de barbarie, en comparación con el siglo anterior los enfrentamientos bélicos dieciochescos se volvieron más decorosos y comedidos, haciendo verdadera la creencia contemporánea de James Boswell (1740-1795) de que las «guerras habían pasado de moda». Este siglo será para Von Clausewitz la penúltima etapa de la guerra como una continuación de la política por otros medios, en la que los conflictos solían ir precedidos por una actividad diplomática febril (45). Esta forma de hacer la guerra experimentará una radical transformación a finales de siglo con la Revolución francesa (46), que llevando a los hechos el ideal de la nación en armas acabaría desencadenando la primera «guerra total». Entre 1789 y 1815, en los campos de batalla se enfrentarán dos modos de hacer la guerra. Frente a la guerra aristocrática de maniobras, librada por honor y en defensa de intereses dinásticos, la Convención inaugurará la era de la guerra total, que en nombre de la nación aspiraba a la aniquilación del enemigo (47).

La política exterior de la segunda mitad del siglo XVIII español había conocido la continuidad de la alianza con Francia, en buena medida en pro de los intereses y ambiciones dinásticas, así como de la defensa y ampliación del Imperio frente a las ambiciones inglesas.

El 15 de agosto de 1761, España firmaba con la monarquía francesa el tercer Pacto de Familia, que dio origen a una alianza ofensiva y defensiva entre las dos potencias borbónicas frente a la constante amenaza de la Marina inglesa, manifestada en constantes violaciones de la neutralidad de España, atacando intereses españoles y estableciendo asentamientos en Centroamérica. Sin embargo, la paz de París (9 de febrero de 1763), que puso fin a la guerra, evidenció que España, subestimando el potencial bélico de los británicos, se había incorporado al conflicto sin contar con los recursos navales adecuados,

(45) Acerca de las relaciones diplomáticas europeas en la edad moderna hay abundante bibliografía, de la que recogemos los siguientes ejemplos: BATISTA GONZÁLEZ, J.: *España estratégica: guerra y diplomacia en la historia de España*, Sílex, Madrid, 2007; OCHOA BRUN, M.A.: *Historia de la diplomacia española*, Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid, 1995; PORRES MARIJUÁN, R., y REGUERA ACEDO, I. (dirs.): *La proyección de la Monarquía Hispánica en Europa: política, guerra y diplomacia entre los siglos XVI y XVIII*, Universidad del País Vasco, 2009; PRADELLS NADAL, J.: *Diplomacia y comercio: la expansión consular española en el siglo XVIII*, Universidad de Alicante, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert, 1992.

(46) LYNN, J.: «Naciones en armas (1763-1815)», en PARKER, Geoffrey (dir.): *Historia de la guerra*. Akal, Madrid, 2010 (ed. orig. inglesa, 2005), p. 195, trad. de José Luis Gil Aristu.

(47) Acerca de la guerra total, véase la propuesta de BELL, D.A.: *La primera guerra total. La Europa de Napoleón y el nacimiento de la guerra moderna*. Alianza, Madrid, 2012 (ed. orig. inglesa, 2007). Traducción de Álvaro Santaña Acuña. Y de manera específica, referida a la guerra naval y el personaje, GUIMERÁ RAVINA, A.: «Métodos de liderazgo naval...», pp. 221-234.

lo que le costó la Florida y todos los territorios de Norteamérica al este del Misisipí, que hubo de ceder a Gran Bretaña, pérdidas compensadas en parte con la cesión de la Luisiana por parte de Francia.

A partir de 1763, de manera paralela a una creciente escalada de tensiones coloniales con Inglaterra que escondían esencialmente intereses comerciales y económicos (48), se iniciará un programa de recuperación y ampliación de la Marina española con el ánimo de hacer frente a esta amenaza, programa del que fue partícipe Mazarredo.

Será la rebelión de las colonias de Gran Bretaña en Norteamérica la que brinde a España una nueva oportunidad de recuperar lo perdido y frenar la expansión británica hacia el sur. La Monarquía renovará en 1779 la alianza con Francia contra Gran Bretaña en el contexto de la Guerra de la Independencia de los Estados Unidos (1775-1783), alianza que tenía la mira puesta, entre otros objetivos, en la recuperación de Menorca y Gibraltar. Una flota combinada francoespañola y una fuerza de invasión serán desplegadas con el objetivo de invadir Inglaterra, primero, y asediar Gibraltar. Será la Escuadra del Océano, mandada por don Luis de Córdova, en la que se destacará Mazarredo como mayor general con los resultados ya descritos en el apartado anterior. La guerra, concluida en 1783, se saldó con un éxito moderado. Al final del conflicto, España había recuperado la Florida y Menorca, restablecido sin disputa el dominio sobre el Río de la Plata, y consolidado la ocupación de la Alta California, pero «todos los esfuerzos hechos para persuadirles [a los ingleses] a devolver Gibraltar fueron inútiles» (49). Sin embargo, desde el punto de vista económico, la guerra resultó nefasta, provocando el agotamiento de los recursos fiscales y un endeudamiento endémico (50), sin que por añadidura se hubiese conseguido poner término a los ataques constantes británicos a las rutas comerciales con América.

La entronización de Carlos IV, en 1788, coincide prácticamente con el estallido de la Revolución francesa, que produjo un cambio radical de rumbo en la política exterior hispana. Si bien inicialmente se optó por una política de apaciguamiento, a fin de no complicar aún más la apurada situación del rey vecino —materializada en la sustitución de Floridablanca por el conde de Aranda al frente de la Secretaría de Estado—, esta actitud conciliadora pronto

(48) RUIGÓMEZ GARCÍA, M.P.: «La política exterior de Carlos III», en BATLLORI, M. (coord.): *La época de la Ilustración. Las Indias y la política exterior*, t. XXXI, vol. II, de la *Historia de España* dirigida por Ramón Menéndez Pidal. Espasa-Calpe, Madrid, 1987, p. 371.

(49) «Los ingleses preferían hacer cualquier sacrificio antes que ese». DOMÍNGUEZ ORTIZ, A.: *Carlos III y la España de la Ilustración*. Alianza, Madrid, 1988, p. 172.

(50) Como consecuencia de los enormes esfuerzos y recursos dedicados a la guerra contra Inglaterra, y buscando compensar la pérdida de ingresos resultante del bloqueo sufrido, «los técnicos hacendísticos de Carlos III, para evitar una elevación de los impuestos, que hubiese podido promover un movimiento de rechazo por parte de la sociedad, apeló al crédito extranjero, con la banca de Ámsterdam». En RUIGÓMEZ GARCÍA, M.P.: «La política exterior de Carlos III...», p. 444.

se mostró incapaz de evitar la caída del monarca francés. La política de expansión revolucionaria emprendida por la nueva república acabó por convencer a los reyes españoles de la necesidad de dar un nuevo rumbo, de modo que Aranda fue sustituido por Manuel Godoy el 15 de noviembre de 1792. Fracasado el sistema político de Carlos III y sus representantes, Manuel Godoy representará una opción no identificada con el pasado, al margen de los intereses de grupos políticos, militares y de opinión, y sin otro objetivo que el dictado por la propia ambición. En palabras del propio Godoy, fue precisamente su insignificancia la razón de que el rey le elegiese, pues con su nombramiento este tendría «un hombre de quien fiarse como hechura propia suya, cuyo interés personal fuese al suyo, cuya suerte pendiese en todo caso de la suya, cuyo consejo y cuyo juicio, libre de influencias y relaciones anteriores, fuese un medio más para su acierto o su resguardo, en los días temerosos que ofrecía Europa» (51).

Fracasado el intento de salvar la vida de Luis XVI, los éxitos militares de la Convención amenazaron con extender la revolución a España y derrocar a otro Borbón. Francia declaró la guerra a España el 7 de marzo de 1793, quebrando la tradicional política borbónica que veía en los Pactos de Familia la mejor forma de conjurar el peligro de una costosa guerra con el país vecino, y empujando a la Monarquía a buscar en su tradicional enemigo inglés un aliado de urgencia. Las relaciones entre ambas coronas fueron complicadas, caracterizadas por el mutuo recelo, alimentado, en lo que a España se refiere, por los numerosos ejemplos de deslealtad los británicos (52). La desconfianza española hizo que no se arriesgase la fuerza naval en ninguna acción comprometedoras, lo que le permitió salir de la guerra con una Marina prácticamente intacta.

El ejército borbónico, incapaz de hacer frente a una nación en armas, vio cómo las fuerzas de la Convención invadían el territorio español y se extendían por Guipúzcoa, Navarra y Gerona. La toma de Vitoria, en julio de 1795, empujó a Godoy a solicitar la paz unilateralmente, que se firmó el 22 de julio de 1795 en Basilea a cambio de la recuperación de todo el territorio peninsular y de la isla de Santo Domingo.

(51) GODOY Y ÁLVAREZ DE FARIA, M.: *Memorias* (ed. de LA PARRA, E., y LARRIBA, E.). Universidad de Alicante, 2008, p. 212. La cita está entresacada del cap. XV del t. I, que junto con los caps. XIV y XVI están dedicados a dar «respuesta a las injurias que acerca de esta guerra [la de 1793 contra la República Francesa] han escrito contra mí», en PRADT, M.: *Memorias históricas sobre la revolución de España*. Bayona, 1916.

(52) Disponemos de un análisis detallado acerca de la Armada y las relaciones internacionales, en el período comprendido entre 1792 y 1808, en GUIMERÁ RAVINA, A.: «Godoy y la Armada», en MELÓN, M.A.; LA PARRA, E., y TOMÁS PÉREZ, F. (dirs.): *Manuel Godoy y su tiempo. Congreso Internacional Manuel Godoy (1767-1851)*, vol. I (Badajoz, octubre de 2001). Editora Regional de Extremadura, Mérida, 2003, pp. 381-403. Se recogen ejemplos concretos que evidencian las deslealtades sufridas por parte de la Marina británica durante su alianza con España en la guerra contra la Convención (pp. 381-396).

La paz de Basilea (1795) y recuperación de la alianza con Francia (1796)

Incapaz de un enfrentamiento con el país vecino, España firmará el 18 de agosto de 1796 una nueva alianza con la República Francesa: el tratado de San Ildefonso, de carácter defensivo y ofensivo contra Gran Bretaña. Justificada en la secular amenaza que esta representaba para los intereses del imperio español, en realidad esconderá una capitulación. Por otro lado, en Francia, la Convención había sido disuelta en octubre de 1795 y sustituida por un Directorio de carácter moderado, facilitando así el retorno a la secular alianza con España, una alianza, pese a todo, entre «amigos incómodos».

Además de conjurar la amenaza permanente que representaba la superioridad del ejército del vecino francés y del interés compartido frente al enemigo británico, se pretendía la salvaguarda de los intereses españoles en Italia. Frente a la expansión de la República Francesa en territorio italiano, plasmada en la creación de la República Cisalpina y las ambiciones propias respecto del reino de Nápoles, gracias a una hábil política exterior España consiguió mantener y engrandecer territorialmente el ducado de Parma (53), si bien se vio obligada a renunciar en favor de Francia a mantener un área de influencia privilegiada en el Mediterráneo a través de Nápoles.

Los fatales resultados de esta alianza se materializarán pronto con la derrota del cabo de San Vicente, la pérdida de Trinidad en América y, sobre todo, el ataque a las comunicaciones con las colonias y el bloqueo británico de Cádiz (54). El tratado convertía a España punto menos que en un satélite de un aliado cada vez más insaciable y exigente, a cuya práctica disposición ponía su flota. Será precisamente la derrota del cabo de San Vicente la que provoque la destitución de Córdova y su reemplazo por Mazarredo, en marzo de 1797, al frente de la Escuadra del Océano, integrada en la flota francoespañola.

La Marina como instrumento de la diplomacia y política exterior de España

Hemos visto cómo la guerra que siguió al tercer Pacto de Familia en 1761 se decantaba del lado de Inglaterra, hasta concluir en febrero de 1763 con la cesión a Gran Bretaña de la Florida y todos los territorios de Norteamérica al este del Misisipí. Por ello, a partir de 1763 se iniciará un programa de recuperación y ampliación de la Marina española, del que será partícipe Mazarredo y

(53) LA PARRA LÓPEZ, E.: *Manuel Godoy...*, pp. 141-142.

(54) AHN, Estado, leg., 4939, correspondencia con Manuel Godoy comunicando noticias sobre el bloqueo de Cádiz por el almirante inglés Jervis y petición de suministros. Navío *Concepción*, 11 y 21 de abril de 1797. El 9 de mayo, reclamando sea reclutado personal por la escasez y necesidad para operaciones (es curiosa su protesta denunciando la ausencia de catalanes), y el 7 de julio, reportando sobre el bombardeo de Cádiz.

que dará resultados en el siguiente enfrentamiento bélico con Gran Bretaña, durante la Guerra de la Independencia norteamericana, que concluirá con la paz de París en 1783. En ese momento, la Monarquía hispánica alcanzó su máxima extensión en tierras americanas, al haber recuperado la Florida, restablecido el dominio indisputado sobre la región de Río de la Plata y consolidado la ocupación de la Alta California. Este gigantesco cambio de escala, que requería nuevas e imaginativas fórmulas de gestión política, administrativa, económica y militar del Imperio, supuso todo un reto para los reformistas ilustrados.

La sucesión de guerras derivadas de la política exterior de los años previos había debilitado la Flota, expuesto las comunicaciones con América a los permanentes ataques ingleses —con el consiguiente quebranto para el comercio— y derivado en un fuerte endeudamiento. Sin embargo, los años de paz que siguieron al tratado de París propiciaron cierto crecimiento y desarrollo industrial que permitieron continuar con el rearme de la Marina española, hasta hacer de ella un instrumento eficaz para la gestión del imperio colonial y la política exterior. En este sentido, hemos visto cómo, entre 1784 y 1795, Mazarredo redactará numerosos informes y participará en comisiones sobre la construcción de navíos y fragatas, desarrollará las Reales Ordenanzas, que posibilitarán la organización de la Marina española, y participará en la reforma y creación de los centros para la formación de los futuros oficiales (55).

Sin embargo, en 1793 España vuelve al estado de guerra, esta vez contra la Convención, pese a lo cual se consiguió preservar a la Marina, a pesar de las presiones británicas para emplearla en combate, si bien el agotamiento de los recursos a causa del conflicto dejó a la Real Armada sin los aprovisionamientos necesarios. Ello, unido a los efectos del obligado retorno, en 1796, a la alianza con Francia en contra de Gran Bretaña, que interrumpió de nuevo del comercio con las colonias, acabó por paralizar virtualmente la actividad en los astilleros españoles. El tratado de San Ildefonso ponía la Marina española al servicio de Francia, señalando el declive definitivo del poder marítimo hispano y la «ausencia de razones para una marina nacional» (56). «Desde 1792, fecha del nombramiento de Godoy como secretario de Estado, la Monarquía española se halló siempre en los fuegos cruzados del largo enfrentamiento franco-británico, donde no hubo cabida para la neutralidad» (57).

En este contexto de alianza con la República Francesa, enfrentamiento con Gran Bretaña y estancamiento en la Marina, Mazarredo, desde 1797, tendrá un gran protagonismo al mando de la Escuadra del Océano y, a partir del 29 de agosto de 1799, en la gestión diplomática de la alianza francoespañola.

(55) GUIMERÁ RAVINA, A.: «Mazarredo, un marino ilustrado...», p. 32-36.

(56) LYNCH, J.: *El siglo XVIII*. Crítica, Barcelona, 1991, pp. 353-355.

(57) GUIMERÁ RAVINA, A.: «Godoy y la Armada», p. 385.

Mazarredo, embajador. La comisión de París (1799-1801)

Vimos cómo las derrotas de San Vicente y Trinidad habían supuesto dos acontecimientos dramáticos en el curso de la guerra hispanofrancesa frente a Gran Bretaña. La pérdida de Trinidad ponía de manifiesto que España ya no dominaba las rutas oceánicas entre la Península y sus Indias, y San Vicente, las carencias de la Marina española frente a la inglesa. Es entonces cuando Mazarredo asume el mando (58) de la Escuadra española del Océano, que se hallaba fondeada en el puerto de Cádiz, mientras el almirante inglés Jervis, expectante con la suya en Lisboa, había enviado trece navíos frente a la bahía de Cádiz y alrededores para, en cuanto recibiese aviso de salida de la escuadra española, entrar en batalla. Mazarredo, consciente de la inferioridad hispana, evidenciada en los precedentes inmediatos, trató de evitar la salida de la flota, habida cuenta el elevado riesgo de perderla (59). Pero lo deteriorado de las relaciones entre París y Madrid forzó a Godoy a ceder a las presiones francesas y ordenar la salida de la escuadra para enfrentarse con los navíos británicos. Cumpliendo órdenes, Mazarredo zarpó el 7 de febrero de 1798 (60), pero evitó el encuentro y finalmente optó por una retirada táctica, de modo que el 17 del mismo mes volvía a entrar en puerto (61).

En mayo de 1797 Godoy había enviado como embajador en París a Francisco Cabarrús con un doble objetivo: sondear si era hacedero firmar con Gran Bretaña una paz por separado, a cambio de la restitución de Gibraltar, en las próximas negociaciones de paz con Inglaterra en Lille, finalmente frustradas, y evaluar las posibilidades de que los sectores moderados y realistas recuperasen el poder en Francia. Fracasadas las negociaciones, Francia apostará por la invasión de Inglaterra primero y la ocupación de Portugal después como propuesta más realista para debilitar al enemigo común. La situación para el favorito se terminaría haciendo insostenible, pues la invasión de Portugal repugnaba al monarca español y Godoy hubo de rechazarla en repetidas

(58) «... Mazarredo era un hombre apasionado y enérgico. Sus denuncias sobre el mal estado de la Armada ocasionaron finalmente su caída en desgracia en 1876. El fracaso del cabo de San Vicente en febrero del año siguiente impulsó su rehabilitación por el nuevo ministro, su amigo Juan de Lángara (1796-1799), nombrándole jefe de la escuadra del Océano, donde desarrolló una labor eficazísima en los años 1797-1801». GUIMERÁ RAVINA, A.: «Napoleón y la Armada...», p. 521. Este artículo resulta referencia imprescindible para comprender el lugar que ocupan nuestro personaje de manera particular y la Armada en general en los acontecimientos de aquel período.

(59) AHN, Estado, leg. 4939. Correspondencia de Mazarredo con Manuel Godoy manifestando falta de dinero, 30 de mayo de 1797. Y en otra, esta de 8 de agosto, le envía propuesta mínima de personal requerido para tripular la escuadra, y de la que carece para realizar operaciones.

(60) *Ibídem*, correspondencia de Mazarredo a Godoy comunicando la salida de la flota. Navío *Concepción*, 9 de febrero de 1798. Mazarredo mantendrá la correspondencia con Godoy los días 13, 15, 16, 20, 23, 27 y 30 marzo, a pesar de que éste ya había cesado. A partir del 3 de abril su destinatario será Francisco de Saavedra.

(61) CEPEDA GÓMEZ, J.: «El almirante Mazarredo...», pp. 67-68.

ocasiones ante el Directorio, lo que le convirtió en un personaje incómodo al que, por añadidura, el órgano ejecutivo francés acusaba de haber colaborado, a través del embajador en París, con moderados y monárquicos durante los sucesos golpistas del 18 Fructidor. Paradójicamente, ante la opinión pública y popular española, muy católica, Godoy simbolizaba por el contrario la alianza con la Francia republicana, que acababa de invadir los Estados Pontificios y proclamar la República Romana el 7 de marzo de 1798, hecho que Godoy ni siquiera pudo contrapesar con el engrandecimiento del ducado de Parma (62). Así las cosas, el 28 de marzo caía el secretario de Estado, que era sustituido por Francisco de Saavedra, quien ocuparía el despacho desde el 30 de marzo hasta el 22 de octubre de 1798.

Para la Armada, este lapso entre 1796 y 1805 sería un largo período de paralización. Interrumpido el comercio con las Indias por los permanentes ataques de la flota inglesa, y endeudado el Estado para hacer frente a la situación de guerra, prácticamente no se construirá ningún navío —el último fue de línea botado en junio de 1798—. Los buques habrán de proveerse de suministros y repuestos mediante el trueque recíproco. «Faltan los repuestos y Mazarredo recurre a la “canibalización” de su escuadra, desarmando algunos buques para armar otros» (63). En contraste, el gobierno británico no escatimaba dinero para la Royal Navy, cuyos barcos se hallaban siempre en perfecto estado, servidos por nutridas tripulaciones e integrados en escuadras comandadas por almirantes de la talla de Nelson, Jervis, Collingwood o Calder. Así pues, Mazarredo, consciente de la desventaja, procurará evitar cualquier enfrentamiento, buscando siempre refugio en Cádiz, Cartagena (64) o, a partir de la unión de ambas escuadras, Brest.

Urquijo. Una alianza de recelos y ayuda mutua frente al enemigo británico

Francisco de Saavedra ocuparía la Secretaría de Estado desde el 30 de marzo. Con ello se satisfacía la demanda francesa de un cambio en el gobierno del órgano, pero sin que ello llevará aparejado ningún cambio en la política exterior, ni en las directrices fundamentales en las relaciones con el Directorio. La salud de Saavedra se resintió pronto por este cúmulo de responsabilidades, que le provocarán en agosto un ataque que le dejó sin habla ni facultades para continuar (65), hasta el punto de que Mariano Luis de Urquijo hubo de ser habilitado por Carlos IV para que firmara en lugar del enfermo. Urquijo fue nombrado secretario de Estado interino en febrero de 1799, como gesto del rey de rechazo contra las presiones ejercidas por el Directorio para que

(62) LA PARRA LÓPEZ, E.: *Manuel Godoy...*, pp. 200-217.

(63) MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada en el siglo XVIII*. Fundación Universitaria Española, Madrid, 1981, pp. 140-141.

(64) CEPEDA GÓMEZ, J.: «El almirante Mazarredo...», p. 69.

(65) ROMERO PEÑA, A.: «Mariano Luis de Urquijo...», p. 58.

fuese nombrado el entonces embajador de España en París, José Nicolás de Azara. Las relaciones entre Urquijo y Azara se agravarían con el paso de los meses, con el primero acusando al segundo de haberse convertido en un instrumento de las exigencias francesas. Mientras, la tensión y la desconfianza hacia España iban adueñándose del Directorio, que veía cómo el gobierno hispano eludía el compromiso de enviar socorros militares, suscrito en el tratado de San Ildefonso, lo que afectaba a empresas militares republicanas de primer orden, como la campaña de Napoleón en Egipto (66).

Napoleón, concluida su expedición a Italia en 1797, se centró en la organización de los territorios conquistados. Apoyado por un Directorio interesado en mantenerle lejos de París, emprendió en marzo de 1798 una campaña científico-militar en Oriente Próximo. Con la finalidad de perjudicar las comunicaciones británicas con la India, en la batalla de las Pirámides conquistó Egipto, pero la derrota en la bahía de Aboukir a manos de Nelson destruyó su flota, con lo que todo su ejército quedó allí atrapado. Así las cosas, hasta 1799 Napoleón no podrá partir hacia París, donde la inestabilidad política favorecería el golpe del 18 de Brumario (9 de noviembre), que sustituyó el Directorio por el Consulado, desde el que dominaría el nuevo régimen como primer cónsul. Charles Maurice de Talleyrand, quien ya había venido pilotando la política exterior del Directorio, se ocupará de dirigir el ambicioso proyecto expansionista del Consulado francés, que cristalizará en la instauración del imperio napoleónico.

La llegada del Consulado, con Napoleón de primer cónsul, coincidirá con la destitución, tan solo tres meses antes, del embajador Azara, exonerado en agosto de 1799 de su cargo por Urquijo, quien veíamos que se quejaba «amargamente de que España fuese tratada como una provincia francesa más» (67).

La presencia de su amigo y paisano Mazarredo (68) en Brest, al mando de la Escuadra del Océano, hará de este la persona ideal para encomendarle la misión diplomática en París. Su celo a la hora de proteger los navíos españoles desde que asumiera el mando de la Escuadra del Océano en tiempos de Godoy, evitando cualquier enfrentamiento arriesgado con la flota británica, le hará acreedor de la total confianza de Madrid (69), que lo nombrará embajador extraordinario y ministro plenipotenciario (70). Este celo se pondrá de manifiesto una vez más en la primavera de 1799, cuando, a pesar de sus denuncias las carencias de la Armada (71), por insistencia francesa se unieron

(66) *Ibidem*, pp. 59-60.

(67) *Ibidem*, p. 60.

(68) AHN, Estado, leg. 4047, cajas 1 y 2. Correspondencia entre Mazarredo y Urquijo (1799-1802). Contiene todas las cartas que se cruzaron Mazarredo y Urquijo, en las que este último se dirige a aquel siempre en estos términos: «Amigo mío y paisano amado...» y «Mí muy amado paisano y amigo...». Mazarredo, por el respeto militar debido, siempre le contestará con mucha formalidad: «Exmo. Sr...»

(69) ROMERO PEÑA, A.: «Mariano Luis de Urquijo...», p. 60.

(70) PAVÍA, F.: *Galería biográfica de los generales de Marina...*, t. II, p. 439

(71) AHN, Estado, leg. 4939. Correspondencia de Mazarredo con Urquijo. Cádiz, 12 de abril de 1799. En ella denunciará que «en tal día como hoy en el mes antecedente representé a Vd. la calamidad de esta marina, á que me contestó con fecha del 20 y volví a representarle el

ambas escuadras en Cádiz y después se dirigieron a Brest (72) con grave riesgo de exponerse al peligro de un enfrentamiento con la británica.

La elección de Urquijo evidencia la intención de Carlos IV de no tolerar la menor injerencia francesa en su política interna, y Mazarredo, como embajador desde agosto de 1799 en París, será su hombre de confianza para proteger los intereses de la Marina española y, sobre todo, evitar exponerla a su destrucción en aventuras arriesgadas. En el nombramiento enviado al Directorio, Carlos IV se expresaba en estos términos de Mazarredo: «tenía la convicción íntima en que estamos de los conocimientos profundos, acreditado celo, larga experiencia y particular acierto con que el Teniente General don José de Mazarredo se ha distinguido siempre en las importantes y delicadas comisiones que hemos confiado a su actividad, juicio y perfecta inteligencia de los mejores medios» (73).

Desde Brest, donde dejará a Federico Carlos Gravina como comandante general interino de la escuadra, Mazarredo partirá el 24 de agosto de 1799 a París. A su llegada «todo fueron atenciones, queriéndosele influenciar con el halago, desconociendo su manera de ser: de las primeras demostraciones que le hicieron, fue regalarle una excelente armadura de Versalles (74)».

Mazarredo apenas se reunió con el Directorio una vez, el 13 de septiembre. El máximo órgano ejecutivo francés delegó en el almirante Bruix para que discutiera con él los pormenores de un plan de invasión de Inglaterra, algo que nuestro hombre siempre consideró una entelequia. El golpe de Brumario, como veíamos, dio el poder Napoleón el 9 de noviembre.

La derrota de la flota de Napoleón en Egipto, unida a la pérdida otra vez de la isla de Menorca a manos inglesas justo en noviembre del año anterior, cerraban un 1799 en el que la superioridad de la Royal Navy frente a la Real Armada y la Marine contrastaba con la de los ejércitos de la República, mandados por una generación de generales surgidos del Antiguo Régimen, aderezada con otros incorporados por la Revolución.

Pero si estos se habían hecho con el control del continente, los almirantes ingleses eran los señores de los mares (75), así que Napoleón iba a necesitar la flota española si quería tener alguna posibilidad de hacer realidad la sucesión de planes pospuestos indefinidamente o cancelados, tales como la invasión de Inglaterra primero, de Irlanda después, el socorro de Malta —sometida al bloqueo británico desde que Bonaparte la tomara en el verano 1798—, o el rescate del grueso del ejército de Egipto, donde permanecían 40.000 hombres que habían sido transportados en la escuadra france-

29 acrecida como era natural, no habiéndose recibido en el intermedio más de medio millón de reales, imagine Vd. qual deberá ser ahora sin ningún ingreso posterior».

(72) Véase, a propósito de la estancia de la escuadra en Brest entre 1799 y 1802, CARLAN, J.M.: *Navíos en secuestro. La escuadra española del océano en Brest, 1799-1802*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1951.

(73) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 101.

(74) *Ibidem*.

(75) CEPEDA GÓMEZ, J.: «El almirante Mazarredo...», pp. 68-69.

sa destrozada por Nelson, formada por trece navíos de línea y noventa buques de guerra. Además, Napoleón era consciente de que la única forma de derrotar a Inglaterra era destruir su flota o bloquear el flujo comercial con Londres u otros puertos europeos. Para ello necesitaba los barcos españoles, conservados gracias a la diligencia en evitar enfrentamientos de Mazarredo y del resto de los marinos nacionales, por más que estuviesen pésimamente provistos de suministros y recursos (76). De ahí que en las negociaciones y discusiones con el Consulado tales barcos siempre estuviesen presentes, como antes lo habían estado con el Directorio. Para persuadir a España, Napoleón creía disponer de una baza inmejorable: la debilidad de la familia real por el ducado de Parma (77), que seguirá ocupando un lugar prioritario en la agenda de Urquijo (78).

Mazarredo celebrará la primera conferencia con Napoleón el 15 de noviembre, y el 17 le presentará por escrito sus ideas y planes. Señalando la imposibilidad de desembarcar tanto en Gran Bretaña como en Irlanda, habida cuenta la superioridad que la cercanía a sus bases confería a los barcos ingleses, propondrá que ambas flotas aliadas se dirijan al Mediterráneo, para reconquistar Menorca y, una vez asegurada esta base, socorrer Malta (79). Ante la falta de receptividad de Napoleón hacia esta propuesta —el corso recelaba de enviar con la española a toda la flota francesa—, Mazarredo le propondrá un segundo plan el 27 de noviembre, plan que se articula en nueve puntos que contemplan la permanencia de 25 navíos franceses en Brest. Solo seis zarparían con la escuadra española, a la que reforzarían doce navíos provenientes de Ferrol y Cádiz. Mazarredo insistirá en que los navíos franceses y los españoles se mantengan unidos y que no separen salvo que hubiesen destruido previamente los barcos ingleses que bloqueaban la bahía de Cádiz, caso de tropezarse con ellos. Si se dieran esas favorables circunstancias, las flotas podrían separarse y simultanear las operaciones de Menorca y Malta.

Pero Napoleón demorará su respuesta, pretextando que otras ocupaciones de mayor seriedad reclamaban toda su atención. Y aunque el corso aceptará por último la propuesta de Mazarredo, lo hará a condición de que este obtenga autorización escrita del rey español, lo que aquel solicitará por carta, remitida a través de Urquijo, el 6 de diciembre, a pesar de que el embajador

(76) *Ibidem*, pp. 69-73.

(77) ROMERO PEÑA, A.: «Mariano Luis de Urquijo...», p. 63.

(78) AHN, Estado, leg. 4632, varios asuntos de estado de la negociación de Parma (1798-1800), 7 de agosto y 15 de agosto de 1800. Correspondencia y oficios entre Urquijo y Tayllerrand a través del embajador Musquiz en París para asegurar y requerir del General Masséna, destinado en Italia por el Consulado, «la seguridad y tranquilidad de los estados de SAR el Sr. Infante Duque de Parma» y «que los Estados del SAR el Sr. Infante Duque de Parma queden a cubierto de toda exacción de requisiciones y contribuciones por parte de las tropas francesas».

(79) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 102-103. Advuértase la tenacidad de Mazarredo en su empeño por preservar la escuadra y no comprometerla en ninguna operación temeraria.

ostentaba poderes y de que obraba ya en su poder la aprobación regia al anterior plan (80).

Mazarredo recibió la confirmación real al plan desde España el 26 de diciembre. El 28 se reúne con Napoleón, cuatro días después de que la Constitución del año VIII consagrara a Bonaparte en su cargo de primer cónsul y le confiriese poderes dictatoriales. En carta dirigida a Urquijo del mismo 28 de diciembre (81), Mazarredo traslada al destinatario el estado de perplejidad en que le ha dejado esa reunión, en la que Bonaparte había demostrado una total indiferencia hacia su segundo plan y le había reprochado la forma en que «la España había visto con displicencia al contrario que el resto de las potencias la novedad de gobierno en la Francia». Como prueba de la falta de simpatía española hacia el régimen que le ha aupado a la cúspide del poder, el primer cónsul señala «la seca denegación de unos bergantines» que habían sido solicitados para el rescate de las tropas de Egipto, si bien no culpa de esta omisión al rey, sino a su ministro Urquijo.

Para conocer los detalles de lo ocurrido en aquella crisis diplomática disponemos de una queja redactada y presentada por Mazarredo al primer cónsul el 11 de enero (82), en la que él mismo nos cuenta los pasos que siguió para superarla. Y así, señala que, después de la aciaga conferencia con Bonaparte, regresó el 30 de diciembre para tratar de retomar las negociaciones del segundo plan propuesto y subrayar la conformidad del rey español con el mismo. Bonaparte vuelve a manifestar su contrariedad por la falta de respaldo del gobierno español al nuevo régimen, la denegación de navíos para el socorro de sus tropas en Egipto y la destitución del anterior embajador, Azara. A pesar de la desconfianza manifestada hacia Urquijo, Napoleón reitera a Mazarredo la confianza y respeto que su persona le merecen, y expone que si le traslada sus reticencias con tanta franqueza es para disipar «sus causas y (...) [que no quede] vestigio de desacuerdo entre los dos gobiernos».

Mazarredo indica en su queja que, en los sucesivos encuentros del 4 y 7 de enero, Bonaparte mantiene las acusaciones «de displicencia del ministro Urquijo hacia la Francia y sus muestras en la denegación de las embarcaciones para Egipto», sin abordar las operaciones del plan propuesto por Mazarredo, siendo así que en el mismo escrito el plenipotenciario español detalla en doce puntos las innumerables muestras de lealtad que el rey y Urquijo han

(80) AMN, CAM, leg. 2331, de agosto 1799 a febrero 1801, pp. 1-25. Don Antonio de Mazarredo y Allendesalazar, bisnieto del almirante Mazarredo, recoge en un cuaderno manuscrito de 157 páginas una descripción de la comisión de su bisabuelo en París entre agosto de 1799 y 1801, basada en la correspondencia existente en los archivos que conservaba en la casa familiar, sita en el número 100 de la madrileña calle de Lagasca. En la actualidad forma parte del t. I de la colección Antonio Mazarredo.

(81) AHN, Estado, leg. 4047. Carta de Mazarredo a Urquijo. París, 28 de diciembre de 1799.

(82) AMN, CAM, leg. 2391, ff. 1-11. Escrito de Mazarredo a Napoleón Bonaparte para satisfacer las quejas que ha manifestado contra el gobierno español. Es una minuta de 11 folios que envía con carta del 13 de enero a Urquijo. París, 11 de enero de 1800. Copia también en AHN, Estado, leg. 4047, 13 de enero de 1800.

dado hasta la fecha. Por ello consideraba desproporcionada la desconfianza hacia el ministro por la denegación de los navíos para Egipto, trasladándole con toda «la anchura» de su carácter (83) «el derecho de objetar libremente uno de los gobiernos en el marco de la alianza aquellos aspectos que se consideren perjudiciales, persiguiendo un mismo fin». Una vez más, Mazarredo dará muestras de representar la firme actitud de independencia que Urquijo, respaldado por el rey de momento, pretende mantener, actitud para la que contará con el total apoyo del rey (84).

El primer cónsul responderá, con indiferencia hacia su persona, desviándole al general Clarke y a Talleyrand para tratar sobre el segundo plan de operaciones por él propuesto (85), con reuniones en las que abundaban las divagaciones sobre las posibles operaciones en Irlanda y Malta, pero sin llegar nunca a conclusión alguna (86).

Para mayor sorpresa, el general Clarke le propondrá un plan alternativo obra del propio Bonaparte (87). Mazarredo, sospechando que están intentado entretenerle, cosa en la que no se equivocará, comunica a Madrid que, si finalmente sale embarcado de Brest con un plan de operaciones, en caso de que este sufra después cualquier variación se separará de la flota combinada y conducirá la suya a puertos españoles (88). Sus sospechas se verán confirmadas cuando el almirante Gravina —quien, como quedó dicho, comandaba interinamente la escuadra española en Brest— le escribe que por orden del almirante Bruix sale de operaciones en flota combinada para ahuyentar a la inglesa, de cuya cercanía se tienen noticias, y dirigirse después a socorrer Malta y recuperar Menorca. Mazarredo, ignorante de esta circunstancia,

(83) AMN, CAM, leg. 2391. París, 11 de enero de 1800. «12.— Sobre la denegación de embarcaciones para Egipto que se os hizo entender y habéis considerado como una frialdad e indiferencia y aún contradicción personal del ministro, yo he visto la carta y en ella no puedo excusarme de decirlo con toda la anchura de mi carácter, no veo más que un lleno de sabiduría en política y arte marinera y un rebosamiento de amistad proponiendo un medio que conduce mejor al mismo fin, salvando las dificultades que le harían perjudicial y nulo en aquellos dos cabos: siendo innegable que si dos potencias aliadas no pueden hacer sus respectivas observaciones para mejorar las primeras concepciones aun cuando fuera posible comprometerse a que la primera voz de cualquiera de ellas fuese seguida por la otra, la alianza perdería las ventajas del concierto reflexivo que es el que debe reglar las operaciones y no cabría buen éxito en ellas».

(84) *Ibidem*, f. 18. Mariano Luis de Urquijo, en carta particular, comunica a Mazarredo el aprecio del rey a toda su actuación. Madrid, 27 de enero de 1800.

(85) *Ibidem*, ff. 12-17. Mazarredo comunica a Urquijo las entrevistas y comunicaciones tenidas con Bonaparte, Talleyrand y Clarke sobre el plan de operaciones propuesto por él en noviembre anterior. París, 26 y 27 de enero de 1800.

(86) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 104.

(87) AMN, CAM, leg. 2391, ff. 21-31. Mazarredo escribe al general Clarke acerca del plan de operaciones que propone Bonaparte, París, 17 de enero de 1800; ff. 22-20, 24 de febrero, Mazarredo escribe a Clarke con reflexiones sobre los dos planes de operaciones presentados por Mazarredo el día anterior, folio 24 de febrero; ff. 27-31. Mazarredo refiere a Urquijo todas las incidencias de sus relaciones con Bonaparte y el general Clarke desde el 2 de febrero hasta la fecha, 26 de febrero.

(88) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 105.

protesta por carta al general Clarke (89), no se deja engañar y ordena a Gravina que permanezca en Brest (90).

Manifiestará a Bonaparte el riesgo que hubiese supuesto la salida de ambas flotas y un posible enfrentamiento con la inglesa, mucho más poderosa. Tres eran las preocupaciones de Bonaparte respecto de la flota combinada en Brest: la amenaza de que la plaza fuese ocupada por los realistas de La Vendée que la sitiaban, la urgencia de socorro que requería la asediada Malta, y rescatar las tropas de Egipto. A Mazarredo, por el contrario, la salida de la flota española, falta de gente, jarcia, cables, pertrechos y medios en general, con el riesgo de enfrentarse a la poderosa flota septentrional inglesa, le parecía arriesgada, y la aventura de Malta y Egipto, imposible con unos barcos tan alejados de cualquier base. Por ello insistía en que la toma de Menorca, empresa más fácil, era tácticamente prioritaria para facilitar el posterior socorro a Malta (91).

Los intentos de arrastrar a la escuadra española fuera de puerto se sucederán, al igual que las tretas para embaucar a Mazarredo, a quien Bonaparte expresa su disposición a satisfacer su propuesta de recuperar Mahón en primer término, pero sin que nada apunte a que efectivamente se esté aprestando a ello (92). A mediados de marzo parece llegarse a un acuerdo para salir de puerto y enfrentarse a la flota inglesa de bloqueo, pero finalmente se malogrará (93). Napoleón partirá a la campaña de Italia para recuperar el territorio que había ocupado Austria. A su regreso a París (94), en julio de 1800, tras la victoriosa batalla de Marengo, se planteará la cuestión de quién asumirá el mando de la escuadra combinada, así como la conveniencia, en la que insistirá Mazarredo repetidamente, de trasladar la flota combinada a Cádiz, pues hallándose reforzada la flota inglesa del Canal, la combinada carecía de cualquier oportunidad de enfrentarse a ella con éxito o de desembarcar en Inglaterra o Irlanda (95). Además, la situación de escasez de dinero, suministros, víveres... de la flota española en Brest empeoraba de día en día, hasta el punto de que los robos y alborotos entre la tripulación empezaban a proliferar.

(89) AMN, CAM, leg. 2391, ff. 32-33. Mazarredo manifiesta al general Clarke su sorpresa por la orden a Gravina para que salgan 15 buques españoles al mando del almirante Bruix y el contralmirante La Crosse. París, 27 de febrero de 1800.

(90) *Ibidem*, f. 35. Mazarredo insta a Gravina a no obedecer las órdenes del almirante francés Bruix. París, 2 de febrero de 1800.

(91) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 106-107.

(92) Mazarredo realizará el 9 de marzo de 1800 una propuesta de acción de las fuerzas navales aliadas, que se plasmará en dos planes de actuación posibles a elección del propio Napoleón, sin que ninguno se lleve a término. Un análisis detallado y magníficamente contextualizado sobre la diferente interpretación que de la guerra naval hacen Mazarredo y Napoleón en GUIMERÁ RAVINA, A.: «Napoleón y la Armada», pp. 519-538.

(93) AMN, CAM, leg. 2391, ff. 53-55. Clarke pide por escrito a Mazarredo verle antes de partir hacia Brest. Carta de Mazarredo a Gravina para suspensión de las órdenes de salida dadas noticias por aumento de la escuadra inglesa de bloqueo. París, 21 y 22 de marzo de 1800.

(94) *Ibidem*, ff. 158-165. Mazarredo comunica a Urquijo el regreso de Bonaparte a París el 2 de julio y las causas de este regreso, y remite copia de la carta enviada a Napoleón sobre el estado de la flota española. París, 10 y 21 de julio de 1800.

(95) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 110-111.

Con ocasión de la ruptura de relaciones con Portugal, Mazarredo insistirá ante Bonaparte en la conveniencia de trasladar la flota combinada a Cádiz (96), pero seguirá sin recibir ninguna respuesta de este, a pesar de su insistencia y de que la decisión de partir hacia Brest estaba ya tomada. Tras conseguir por fin el 9 de octubre una entrevista, esta concluirá en un nuevo aplazamiento del traslado, ahora por indicaciones del gobierno español como consecuencia de las noticias sobre un brote de peste en Cádiz. La orden de partir hacia Brest se aplaza al 24 de octubre, esta vez en razón de las maniobras de Talleyrand y Bonaparte ante el gobierno español (97). Aún habrá una tercera orden de salida de la flota española ante los ataques ingleses a Ferrol, a dos fragatas fondeadas en Barcelona y a un convoy procedente de América. El secuestro de la flota española en Brest había dejado el imperio colonial y las costas peninsulares inermes ante los ataques británicos, que actuaban con entera libertad. Esta real orden remitida por Urquijo como acuse de recibo y respuesta a la situación que Mazarredo le estaba reportando merece ser destacada, por resumir lo que estaba ocurriendo y ser expresiva de la firmeza del ministro frente a las presiones francesas:

«No solamente ha encontrado el rey N.S. muy justas y fundadas las observaciones de V.E. y pasos dados con ese gobierno sobre la traída escuadra de su mando a Cádiz y que me ha participado por cartas de 29 y 9 del corriente, sino que viendo S.M.: que con pretexto de negociaciones y de ser contraria a ellas la ida de V.E. a Brest ha querido detenerle, cuando si los enemigos se hubiesen de alarmar más deberían hacerlo por la salida de su expedición a Santo Domingo en que ni han contado con S.M. ni se lo han participado, debiendo haberlo sabido por las gacetas públicas, me manda decirle que inmediatamente que reciba ésta se despida, vaya a Brest, tome el mando de su escuadra y se venga a Cádiz en donde ya se ha extinguido la epidemia.

»Para esto es escusado decir a V.E. que aproveche la primera y más segura ocasión, ni los medios ni modos de que deba valerse, pues el Rey tiene toda la confianza en el celo y pericia que le adornan, pero sí deberá advertir a V.E. que procure hacer la cosa de modo que evite, al menos en apariencia, todo aire de resentimiento de ese gobierno...: que el Rey su amo no se halla en disposición de hacer más gastos en un país extranjero: que los ingleses le amenazan e invaden sus costas: que las tiene sin escuadra en el mayor peligro...

»Tal vez le propondrán nuevos planes o informes lisonjeros con que entretenerlo, pero V.E. sabrá rechazarlos con modo y en suma su viaje se ha de verificar viniendo V.E. mismo con ella hasta el puerto de Cádiz ...» (98).

(96) AMN, CAM, leg. 2391, ff. 188-190. Representación de Mazarredo a Bonaparte sobre la conveniencia de reunir la escuadra combinada en Cádiz por la posible ruptura de relaciones con Portugal. París, 9 y 10 de septiembre de 1800.

(97) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 112-113.

(98) AMN, CAM, leg. 2391, f. 235. Mariano Luis de Urquijo acusa recibo de cartas a Mazarredo, contestando «a la cuenta que le daba de cuanto le ocurría en su misión», 18 de noviembre de 1800.

Sin embargo, esta orden no se cumpliría, al intervenir el propio Bonaparte ante Carlos IV, de quien obtendrá no solo su revocación una vez más, sino también el cese de Urquijo (99), a quien sucederá Pedro Cevallos el 13 de diciembre de 1800. El nombramiento de Cevallos, pariente de Godoy, es representativo de la influencia del extremeño y claro ejemplo de su nepotismo, por el que tanto fue criticado.

El regreso de Godoy y la supeditación a Napoleón. La destitución de Mazarredo

La caída de Urquijo se había venido gestando desde que, al regreso de las campañas de Italia en julio de 1800, Bonaparte tratará de aprovechar la disposición favorable de la familia real española a compensar el engrandecimiento de Parma con la cesión a Francia de la Luisiana (100) y la disposición de la escuadra de Brest, que como hemos venido viendo, a pesar de los reiterados intentos de Urquijo y Mazarredo por devolverla a Cádiz, seguía anclada en el puerto bretón por intercesión directa de Bonaparte ante Carlos IV. La actitud de Urquijo complicaba las relaciones de los gobiernos español y francés al entorpecer la comunión de los intereses descritos. Pero serían las inclinaciones regalistas de Urquijo y la carta remitida por el nuevo pontífice, Pío VII, a Carlos IV, a quien instaba a separar de su gobierno a aquellas personas que defendían la separación del Estado y la Iglesia (101), lo que precipitaría su caída. De la caída de Urquijo el principal beneficiario fue Godoy, por más que en sus memorias se exculpe a sí mismo de cualquier participación en los hechos (102). Cevallos sustituiría a Urquijo al frente de la Secretaría de Estado, pero la política exterior de España será directamente asumida por Godoy, quien, aunque no entre en el gobierno, desde su posición de consejero recupera todo su ascendiente sobre los reyes (103).

El 25 de diciembre Mazarredo felicitaba a Cevallos (104), y este responde el 2 de enero con el consentimiento del rey para que la escuadra española permanezca en Brest (105). Poco después, el 23 de febrero de 1801, Mazarredo

(99) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, p. 113.

(100) ROMERO PEÑA, A.: «Mariano Luis de Urquijo...», p. 63.

(101) *Ibíd.*, pp. 64-65.

(102) GODOY Y ÁLVAREZ DE FARIA, M.: *Memorias*, pp. 731-744. En el tomo III, capítulo IV, Godoy recuerda los hechos y causas que provocaron la caída de Urquijo, tratando de justificarse y de exonerarse de cualquier responsabilidad, por más que a ello debiera su propia promoción.

(103) LA PARRA LÓPEZ, E.: *Manuel Godoy...*, p. 292.

(104) AMN, CAM, leg. 2391, ff. 219-220. Carta de Mazarredo a don Pedro de Cevallos, por la que le da la enhorabuena por su nombramiento como primer secretario de Estado y aprovecha para poner de manifiesto las necesidades económicas de la escuadra. París, 25 de diciembre de 1800.

(105) *Ibíd.*, leg. 2392, f. 1. Carta de don Pedro Cevallos a Mazarredo por la que comunica a este el consentimiento del rey para que la escuadra permanezca en Brest, en vista de la negociación de paz con Inglaterra, 2 de enero de 1801.

do recibía orden de dirigirse al puerto bretón, a fin de retomar el mando de la flota y conducirla a Cádiz. Esta orden, fechada el 9 de febrero, no llegaría a ser cumplimentada, pues inmediatamente después llegó, con fecha de 18 de febrero, su cese en el mando de la Escuadra del Océano (106) en beneficio de Gravina, de acuerdo con los deseos del propio Bonaparte y también de Godoy. Mazarredo pasará a ocupar el puesto de comandante general del departamento de Cádiz (107). Azara, tantas veces reclamado por Bonaparte, volverá a ocupar el despacho de embajador de España en París, adonde llega en marzo. Según Francisco de Paula Pavía, «la oposición firme y vigorosa de Mazarredo a los planes que le presentaba Bonaparte para disponer a su arbitrio de las fuerzas marítimas de España disgustaron a este, en términos que la corte de Madrid, ya sometida a la de París, separó de la escuadra y embajada que desempeñaba, con el simulado pretexto de que hacían falta sus servicios en la Capitanía General del departamento de Cádiz» (108).

Estos acontecimientos habían sido precipitados por la firma con Godoy, el 13 de febrero, de la llamada Convención Naval, obtenida por el embajador en Madrid, Luciano Bonaparte, por la que España se comprometía a tener dispuesta una parte de su escuadra atracada en Brest para combatir —si se requería— contra la flota inglesa en Brasil o la India, o bien para apoyar el desembarco en Irlanda. El resto de la armada española se prepararía para actuar en el Mediterráneo cuando Napoleón así lo conviniera. A cambio, a modo de señuelo, el corso ofrecerá una expedición combinada para recuperar Trinidad, promesa que nunca se cumplirá. Pero lo más importante para los monarcas españoles sería el ofrecimiento a los infantes Luis de Parma y su esposa, M.^a Luisa, del reino de Etruria, en virtud del acuerdo firmado el 21 de marzo de nuevo por Godoy y Luciano Bonaparte, nacido del ducado de Toscana, recién arrebatado al emperador de Austria (109).

Poco después vuelven a llegar nuevas peticiones de entrega al mando francés de tres navíos, del traslado de la escuadra de Ferrol a Cádiz y del envío a Livorno de tres fragatas. Todo ello provoca el desconcierto de Cevallos, que a través de su embajador Azara se dirigirá a Talleyrand solicitando «que acabáramos con esta vacilación de demandas y que de una vez supiéramos qué era lo que quería el primer cónsul y el objeto y empleo de las fuerzas que se nos pedían», preguntas todas ellas retóricas, ya que eran perfectamente conocedores de que la única finalidad de Bonaparte era disponer de la flota española en su beneficio (110).

El propio embajador Azara, tan del agrado de Bonaparte, acabará alertando a Godoy de esta política de supeditación a los intereses de Francia. Sin embargo, la resolución del asunto de Parma con la creación del reino de Etruria fue

(106) BARBUDO DUARTE, E.: *Don José de Mazarredo...*, pp. 114.

(107) AMN, CAM, leg. 2354, f. 93. Oficios sobre el regreso de don José de Mazarredo desde Brest para hacerse cargo del mando del Departamento de Cádiz, 7 de marzo de 1801.

(108) PAVÍA, F.: *Galería biográfica de los generales de marina...*, t. II, p. 439.

(109) LA PARRA LÓPEZ, E.: *Manuel Godoy...*, p. 292.

(110) CEPEDA GÓMEZ, J.: «El almirante Mazarredo...», p. 83.

presentada por Godoy como un éxito (111), cuando suponía el comienzo de un compromiso internacional que convertía a España en rehén de Francia (112).

El siguiente paso sería el retorno al antiguo plan de Francia de la guerra contra Portugal, para privar a Inglaterra de esta base atlántica fundamental para su dominio marítimo, que debemos recordar había sido el episodio que le costó el cese al propio Godoy en 1798, por los escrúpulos dinásticos del rey, unido por lazos familiares a Portugal. A pesar de las nuevas prevenciones de Azara, Godoy cederá y en marzo declarará la guerra a Portugal. Godoy pondrá todo su empeño y dedicación personal en el adiestramiento del ejército, que sale el 3 de mayo hacia Badajoz, donde el generalísimo tenía previsto instalar su puesto de mando. La guerra duró del 16 de mayo al 6 de junio de 1801, y Godoy consiguió, de manera casi incruenta, una paz favorable a España y Portugal y contraria a los intereses de Bonaparte. Con el tratado de Badajoz, Portugal cedió a España la plaza de Olivenza y se comprometió a cerrar sus puertos a los ingleses. Así pues, Godoy, sintiéndose fuerte, comunica a Bonaparte el 26 de julio que ha ordenado por fin la repatriación de la flota española de Brest (113).

Este acontecimiento bélico servirá al favorito para formalizar su posición dentro de la estructura de poder de la Monarquía, donde ya estaba integrado de facto aunque no formase parte del gobierno. Acabada la excepcionalidad de la guerra, en la paz continuará su ascenso con su nombramiento de generalísimo del Ejército y la Armada. Como tal, no entendía solo en materia militar, sino también «cualesquiera otros asuntos» de la Monarquía, quedando convertido así, según Carlos Seco, «en auténtico jefe del Gobierno con atribuciones especiales, que le situaban un escalón por debajo de los reyes y varios por encima de los ministros (114)». Su posición también se reforzaba formalmente al ser designado decano del Consejo de Estado.

Conclusiones

Como apunta el profesor Lynch, la alianza con Francia en el tercer Pacto de Familia representó el comienzo de la ambición española de alcanzar por el camino más corto la posición de una gran potencia influyente en la esfera internacional. Sin embargo, tal alianza agotó los recursos de la nación sin reportarle a cambio muchos beneficios, cuando una postura de neutralidad frente a Francia y Gran Bretaña le hubiese permitido acumular medios y reforzar su posición mientras aquellas agotaban los suyos. Asimismo, la tradicional alianza con Francia en el siglo XVIII hizo que se descuidase al Ejército, que pronto se

(111) LA PARRA LÓPEZ, E.: *Manuel Godoy...*, p. 292-293.

(112) *Ibíd.*, p. 294.

(113) *Ibíd.*, p. 310.

(114) SECO SERRANO, C.: *Godoy. EL hombre y el político*. Espasa-Calpe, Madrid, 1978, p. 120.

demonstraría incapaz de hacer frente a este nuevo tipo de enemigo, una nación en armas: «Una causa dinástica contra una lucha revolucionaria» (115).

La debilidad del Ejército para hacer frente a la nueva república francesa y el común interés de ambos frente al dominio británico de los mares, que amenazaba de manera constante los territorios de ultramar, unirá el destino de España al de Francia a pesar de sus regímenes antagónicos. Pero esta alianza no satisfará los objetivos perseguidos por el gobierno español. Lejos de ello, los intereses nacionales quedarán supeditados a los de Bonaparte, que veía en la Marina española la única posibilidad de hacer frente al dominio británico en el mar. Moreno Alonso considera que Napoleón sobrevaloró la capacidad de la Marina española y se obsesionó en tenerla bajo su control poniéndola bajo el mando de oficiales franceses (116). Mazarredo, apoyado por el secretario de Estado Urquijo mientras estuvo al mando de la Escuadra del Océano, tuvo como embajador la responsabilidad de representar los intereses de España, por lo que trató de no exponer la flota a ningún riesgo, priorizando los intereses estratégicos de España frente a las presiones de Bonaparte, que quería arrastrarla en aventuras imposibles. Su resistencia y la de su valedor, Urquijo, acabarían por costarle su cese. Andando el tiempo, el desastre de Trafalgar demostraría, fatalmente, lo atinado de su oposición a dejar en manos de Bonaparte el destino de la flota.

Con una Marina casi homologable a la francesa, España ostentaba el rango de tercera potencia naval. No obstante, las cifras referidas al número de barcos, tonelaje y armamento respecto a la fuerza naval británica son engañosas, pues el retraso técnico alejaba al país cualitativamente de aquella —pese a los encomiables esfuerzos de Mazarredo entre otros—, y los largos períodos bélicos habían agravado esa distancia. La contribución española a aquella contienda fue naval, pues tal era el interés principal de Francia. El combate de Trafalgar significó un duro golpe para la Armada, y aunque tras el desastre aún conservaría un considerable número de buques, la Guerra de la Independencia acabaría paralizándola su actividad. Las repercusiones materiales y morales de aquella catástrofe fueron enormes. Era la confirmación de la superioridad naval inglesa, y la paralización de la Marina española supuso la ruptura del binomio España-América que la Monarquía del siglo XVIII había conseguido conjuntar. Las consecuencias en la Hacienda y el comercio fueron fatales (117). Para Inglaterra, por el contrario, supuso un paso decisivo para asentar su control sobre los océanos y evitar definitivamente la amenaza de una invasión, aparte de que la apertura de los cauces para su comercio —legal

(115) LYNCH, J.: *op. cit.*, p. 350.

(116) MORENO ALONSO, M.: *Napoleón. La aventura de España*. Sílex, Madrid, 2004, p. 98. Esclarece numerosas claves para entender este momento de la historia de España en el que se enmarca el presente trabajo, así como a sus protagonistas. Coinciden personajes como Mazarredo, Napoleón, Wellington, Soult, Massena, Villeneuve, José Bonaparte, Nelson, Castaños, Goya, Churruga, Gravina, Álava, Carlos IV y Godoy. Un sinfín de personas que se vieron abocadas a defender ideales, planteamientos de vida y nuevas formas de hacer la guerra.

(117) LYNCH, J.: *op. cit.*, pp. 511-512.

o ilegal— con la América hispánica (118) pronto amortizó el coste económico derivado de su rearme y de las pérdidas de la guerra.

En cualquier caso, ya desde 1796, y sobre todo a raíz del secuestro, desde 1799, de la flota en Brest, las relaciones entre la metrópoli y las Indias habían quedado rotas. Los territorios americanos, prácticamente indefensos ante la ausencia de la flota de guerra española —la constante amenaza británica les imposibilitaba incluso para emprender navegaciones de cabotaje—, habrán de formar milicias locales, que tratarán de hacer frente a estos ataques. Por otra parte, el bloqueo que le impedía recibir productos desde la metrópoli obligará a la América española a demandarlos del comercio británico. De las relaciones comerciales se pasará al contacto político, no siendo extraño que muchos de los criollos que acaudillarían el proceso emancipador americano hubiesen tenido fuertes vínculos con Gran Bretaña en esos últimos años del siglo XVIII y comienzos del XIX. Esta doble autosuficiencia, comercial y militar, de las colonias americanas será en buena medida el germen de su pérdida (119).

En el continente, la antagónica alianza entre la Monarquía hispánica y la Francia de Napoleón, con dos formas contrapuestas de entender la diplomacia y la guerra, se revelará incapaz de conciliar los intereses de ambas partes, radicalmente enfrentados, y acabará por desencadenar la invasión napoleónica y la entronización de un Bonaparte —que recuperará a Mazarredo como ministro de Marina—y, como corolario de todo ello, la Guerra de la Independencia.

En España, la quiebra de dos de los principales instrumentos del Estado, el Ejército y la Armada —el primero, en la Guerra de los Pirineos, y el segundo, en el combate de Trafalgar— supondrá la génesis y el paso a un ejército nacional ante la invasión extranjera (120).

Como bien resume Agustín Guimerá Ravina, los años que le tocaron vivir a Mazarredo encerraron muchas contradicciones. Por un lado, representaron la culminación del reformismo borbónico, la máxima expansión imperial española y el cenit de la Armada del siglo XVIII. Por otro, en ellos se encuadra la llamada «época de las revoluciones atlánticas», la crisis del Antiguo Régimen en Europa y los inicios de la contemporaneidad (121).

(118) CAYUELA FERNÁNDEZ, J.: «Nelson y el bloqueo de Cádiz...», p. 249.

(119) CEPEDA GÓMEZ, J.: «El almirante Mazarredo...», p. 72.

(120) MARTÍNEZ RUIZ, E.: *La España de Carlos IV...*, p. 46.

(121) GUIMERÁ RAVINA, A.: «Mazarredo, un marino ilustrado...», p. 29.

EXPLORACIÓN Y ESPIONAJE EN TERRANOVA: LA JORNADA DEL CAPITÁN ARES DE SEA (1541)

Esteban MIRA CABALLOS
Doctor en Historia de América

Resumen

En este trabajo analizamos la expedición que el capitán gallego Ares de Sea realizó a Terranova, enviado por la Corona de Castilla. Sobre la misma existe un opúsculo autoeditado en Chile, en 1896, por el gran historiador José Toribio Medina (1). En él se inserta un expediente localizado en el Archivo de Indias —sección de Contaduría, legajo 2— que incluye los gastos realizados en el flete, apresto y salarios de la carabela que se envió a la llamada «tierra de los bacalaos» (Terranova). Sin embargo, el hecho de que se publicase en Chile a finales del siglo XIX y que su tirada fuese tan corta ha provocado que la mayor parte de la historiografía desconozca su existencia. Y prueba de ello es la aparición de investigaciones recientes donde apenas aparecen alusiones a este marino y a esta expedición y que omiten sistemáticamente el texto del citado historiador chileno (2).

Palabras clave: Terranova, Ares de Sea, expediciones.

Introducción

DESDE finales del siglo XV, a partir sobre todo de la llegada de Cristóbal Colón al Nuevo Mundo y de Vasco de Gama a la India, se desató un gran interés por ampliar las fronteras del mundo conocido. En relación con América, desde 1492 se llevaron a cabo numerosos viajes de descubrimiento que pretendían conocer su geografía y sus dimensiones, siempre

(1) MEDINA, José Toribio: *Una expedición española a la tierra de los Bacallaos en 1541*. Impreso en casa del autor, Santiago de Chile, 1896 (41 págs.)

(2) Por poner un ejemplo, la doctora Caroline Ménard, una de las máximas estudiosas de la presencia de gallegos en Terranova, se limita a mencionar en su libro el nombre del marino, para justificar la importancia de las relaciones entre Galicia y Terranova, aunque se tratase de un territorio periférico con respecto a la Carrera de Indias. MÉNARD, Caroline: *La pesca gallega en Terranova, siglos XVI-XVIII*. Universidad de Santiago de Compostela, 2006, p. 411.



Mapa de América realizado por el germano Sebastián Münster hacia 1544

buscando un ansiado estrecho que comunicase el Atlántico con el Pacífico (3). La zona del Caribe fue la que primero se descubrió, exploró y colonizó, comenzando a partir de allí la expansión tanto hacia el norte como hacia el sur. Desde el viaje de Solís-Pinzón de 1508-1509 a Yucatán, se sabía de la existencia de tierras en el septentrión, sin que aún nadie hubiese bojeado las costas de la Florida (4). En las islas de San Juan, Jamaica y La Española, algunos gobernadores y adelantados rivalizaron, desde la segunda década del siglo XVI, por descubrir, conquistar y poblar los territorios situados al norte, aunque aún no tuviesen una conciencia exacta de la geografía de Norteamérica. Tanto desde las recién colonizadas Antillas Mayores como desde la propia España se aprestaron armadas para descubrir los territorios septentrionales. Una de las

(3) MORALES PADRÓN, Francisco: *Historia del descubrimiento y la conquista de América*. Gredos, Madrid, 1990, p. 136.

(4) De hecho, en 1511, en el libro de Pedro Mártir de Anglería se publicó un mapa donde al norte de la isla de Cuba aparecía un extenso territorio citado como «isla de Bermendi» o «Bimini». Desde entonces se conocería con este último topónimo, y algo después, como la Florida. RAMOS, Demetrio: *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*. Casa-Museo de Colón, Valladolid, 1981, p. 241.

primeras fue la que capitaneó Juan Ponce de León, teniente de gobernador en la isla de San Juan, a la Florida, que entonces se pensaba era una isla. En 1513 realizó el reconocimiento de la misma, percatándose de la magnitud de los territorios, por lo que al año siguiente acudió a capitular a España, de la que obtuvo el título de adelantado de las islas de Bimini y la Florida.

Otros vinieron después, como Martín de Pinedo, Francisco de Garay y, sobre todo, Lucas Vázquez de Ayllón. Así, en 1519 Martín de Pinedo zarpó de Cuba en dirección a la Florida con un doble objetivo: primero, explorar los nuevos territorios y obtener noticias de sus riquezas; y segundo, conseguir los máximos beneficios posibles en el rescate con los naturales, lo cual era un objetivo inherente a toda campaña financiada con capital privado. Esta jornada fue muy relevante por varios motivos: 1, porque sirvió para descartar definitivamente el carácter insular de la Florida; 2, porque por primera vez se exploró la región comprendida entre la península de Florida y el río Misisipí, franja costera que el propio Pinedo bautizó con el nombre de «Amichel», y 3, porque, fruto de esos descubrimientos, el citado marino pudo confeccionar un mapa ya bastante detallado de los principales accidentes costeros del golfo de México. Presumiblemente, el mapa de este golfo que apareció como ilustración en las *Cartas de relación* de Hernán Cortés, publicadas en Sevilla en 1522, y en ediciones posteriores se apoyaron en el mapa que en 1519 trazara Martín de Pinedo (5).

En 1523, Francisco de Garay se embarcó personalmente en una gran flota, dirigida por el experimentado Juan de Grijalva y compuesta por más de una decena de barcos y unos setecientos hombres asalariados de su propio erario (6). Arribó a la región del Pánuco, con la intención de explorarla y poblarla. Hernán Cortés, que acababa de conocer una real cédula, fechada el 24 de abril de 1523, por la que se pedía a Garay que no se estableciera en ningún lugar ocupado por él, se apresuró a acudir a la zona (7). Allí, el metellinense alcanzó un acuerdo a regañadientes por el que le cedía el río Palmas para su poblamiento. Ambos dieron por bueno el acuerdo porque, si algo sobraba en Nueva España en esos momentos, era tierras por colonizar. Sin embargo, Garay no tuvo fortuna, pues su asentamiento fue destruido por los naturales y, aunque consiguió salvar su vida, murió en México poco tiempo después (8).

El 12 de junio de 1523 fue el juez de apelación de La Española, Lucas Vázquez de Ayllón, quien obtuvo una capitulación para descubrir y colonizar territorios de Norteamérica (9). Al ambicioso jurista y empresario, afincado

(5) Para más detalles sobre esta expedición puede verse mi trabajo «La expedición de Martín de Pinedo a la Florida (1519). Noticias inéditas», en *Revista de Historia Naval*, núm. 85. Madrid, 2005, pp. 37-51.

(6) ANGLERÍA, Pedro Mártir: *Décadas del Nuevo Mundo*. Polifemo, Madrid, 1989, p. 443.

(7) *CODOIN*, serie 1.^a, t. XXVI, p. 71.

(8) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*, t. II. Atlas, Madrid, 1992, p. 151.

(9) La capitulación está publicada en RAMOS: *op. cit.*, pp. 558-568, y en VAS MINGO, Milagros del: *Las capitulaciones de Indias en el siglo XVI*, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Madrid, 1986, pp. 192-198.

desde la primera década del siglo XVI en La Española, se le concedió toda la zona que él mismo descubriese en las costas septentrionales de los actuales Estados Unidos, con los cargos de gobernador, adelantado y alguacil mayor, así como quince leguas en cuadro de tierras como propiedad personal suya (10). Hábilmente, consiguió que se incluyera en su contrato un plazo de tres años para consumarla —y no uno, como venía siendo habitual— y otros tres inmediatamente posteriores en los que ninguna otra persona podía obtener dicha demarcación o enviar una expedición. Y se ajustó exactamente a lo capitulado pues, hasta 1526, no aprestó su armada, compuesta de seis navíos y una tripulación de medio millar de hombres, así como de unos ochenta caballos. Los expedicionarios consiguieron llegar hasta la desembocadura del río Guale, en la costa de Virginia. Llegaron a fundar una colonia, a la que bautizaron con el nombre de San Miguel de Guadalupe (11), pero a la postre la mayoría perdió la vida a manos de los nativos o bien de frío y enfermedad. Entre los fallecidos estaba el propio Ayllón, cuya defunción, según Fernández de Oviedo, ocurrió el 18 de octubre de 1526 (12).

Ahora bien, ¿quiénes fueron los primeros en llegar a Terranova? Hay que empezar comentando la confusión del topónimo. En algunas capitulaciones de Indias se cita la provincia y gobernación de «Tierra Nueva», pero este topónimo no se refiere exactamente a Terranova, sino a los territorios situados al norte de la Florida. La capitulación del ilerdense Juan de Agramonte para descubrir el secreto de «cierta Tierra Nueva», firmada en Burgos el 8 de octubre de 1511, no parece tampoco apuntar a que se dirigiera a la isla ártica, sino a territorios situados al norte de La Española (13), si bien, en cualquier caso, dicha travesía no tuvo consecuencias prácticas, porque finalmente no se realizó. También las capitulaciones de Francisco de Montejo de 1526 y las de Hernando de Soto de 1537 aluden a esta Tierra Nueva. En estas últimas se especifica muy claramente:

«Y por continuar y acrecentar nuestro patrimonio y Corona Real queráis volver a las dichas nuestras Indias a conquistar y poblar la provincia del Río de las Palmas hasta Florida, cuya gobernación y descubrimiento estaba encomendado a Pánfilo de Narváez y las provincias y Tierra Nueva, cuya goberna-

(10) Por cierto que obtuvo tres leguas más de tierras que Hernando de Soto, al que solo se concedieron doce.

(11) No hay acuerdo sobre la ubicación exacta de la colonia, que la historiografía tradicional situaba en el actual estado de Carolina del Sur, a unos 32° N, mientras que otros historiadores la creen emplazada mucho más al norte, en el actual estado de Virginia. Eso explicaría de paso las bajas temperaturas que los expedicionarios padecieron en la estación invernal. Véanse al respecto HOFFMAN, Paul E.: *Lucas Vázquez de Ayllón. Columbus and the Land of Ayllón*, Historical Society Ayllón, 1992, y RAMOS: *op. cit.*, pp. 347-348.

(12) No se sabe a ciencia cierta si murió de heridas recibidas de los indios o de enfermedad, como sostiene Gonzalo Fernández de Oviedo. Cit. en RAMOS, Demetrio: *op. cit.*, p. 353.

(13) La capitulación está publicada en RAMOS: *op. cit.*, pp. 512-516. Se trata de un documento singular, encabezado por un catalán, en teoría excluido de la colonización de las Indias.

ción y descubrimiento estaba encomendado al licenciado Lucas Vázquez de Ayllón» (14).

Está claro que había dos gobernaciones: la de la Florida y Río de las Palmas por un lado, y la de Tierra Nueva por el otro. Esta última se situaba justo al norte de la primera, y fue aquí donde descubrió y pobló Lucas Vázquez de Ayllón, y no, obviamente, en lo que hoy conocemos como Terranova.

Como veremos a continuación, esta isla situada al nordeste de Norteamérica fue frecuentada desde el siglo xv por pesqueros galgos, vascos, cántabros y gallegos, quizá con anterioridad al propio descubrimiento de América. Asimismo, sus costas fueron cartografiadas en el siglo xvi por expediciones portuguesas, españolas, francesas e inglesas que zarparon desde la propia Europa y no desde los asentamientos coloniales antillanos o novohispanos.

Pescadores españoles en el Atlántico norte

Debemos desterrar la errónea idea, defendida tradicionalmente, de que los pescadores gallegos practicaban una pesca de bajura y que la de altura o gran altura era privativa de los cántabros y los vascos (15). En realidad, gallegos, vascos y cántabros realizaron pesquerías lejos de sus costas al menos desde el siglo xv. Todos ellos fueron de alguna forma pioneros en ese proceso de expansión atlántica, iniciada a finales de la baja Edad Media y continuada durante buena parte de la moderna, provocando como es sabido una progresiva mundialización de la economía, lo que hoy llamamos globalización.

En la costa gallega, y en especial en las Rías Baixas, la actividad económica más importante en el siglo xvi era la pesquera. Como escribió Pegerto Saavedra, nunca antes ni después se dedicaron tantos gallegos a esta actividad (16). Ya a finales del siglo xv hay vagas noticias sobre la presencia de pescadores vascos y gallegos en Terranova, pero será en la siguiente centuria cuando esas informaciones se hagan mucho más abundantes y detalladas. En este sentido, es bien conocido el memorial del hijo de Matías de Echevete en el que declaró que su padre había comenzado a pescar en Terranova en un barco francés y que, desde entonces, en un amplio período de medio siglo, realizaría otros veintiocho viajes (17). Parece ser que franceses y vascos colaboraban en

(14) Hemos actualizado las grafías de la transcripción ofrecida por VAS MINGO: *op. cit.*, p. 329.

(15) PEREIRA FERNÁNDEZ, Xosé Manuel: «Los mareantes pontevedreses y la pesca del altura en el siglo xvi», en *Cuadernos de Estudios Gallegos*, t. LII, fasc. 118. Santiago, 2005, p. 293.

(16) SAAVEDRA FERNÁNDEZ, Pegerto: *La Galicia del Antiguo Régimen. Economía y sociedad*. La Coruña, 1991, p. 129.

(17) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Disquisiciones náuticas*, vol. VI. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1996, pp. 355-384.

la pesca del bacalao. De hecho, no es el único caso documentado de capitanes o maestros galos que aprestan sus barcos en puertos vascos para viajar a Terranova. Así, el 19 de diciembre de 1583, el francés Juanes de Çusiondo firmó en Lequeitio el contrato con los marineros que debían embarcarse en su nao *Catalina de San Vicente* para ir a Terranova a la pesquería del bacalao (18). Normalmente, se esperaba a las estaciones menos frías para hacer dichos viajes, que zarpaban a finales de marzo o primeros de abril y regresaban a fines de septiembre o principios de octubre (19).

Como ya hemos afirmado, desde principios del siglo XVI se tiene constancia de la presencia de embarcaciones gallegas en el Atlántico norte. La actividad económica era la pesca del bacalao, una especie muy apreciada por su valor gastronómico y por la grasa que se obtenía de su hígado. Hay documentación esporádica sobre la presencia de pontevedreses en la pesquería de Terranova en 1517, 1526 y 1527, lo cual podría indicar que la actividad era todavía escasa (20). Sin embargo, disponemos de muchos más datos relativos a la segunda mitad de la centuria, especialmente sobre las décadas de los setenta y los ochenta, lo que demuestra la pujanza en esos años de estas pesquerías (21). Y ello a pesar de la fuerte competencia de los pesqueros cántabros, vascos, portugueses, galos e ingleses.

Portugueses, ingleses y franceses en Terranova

Una cosa era la pesca de del bacalao y otra la exploración de rutas y la ocupación física de aquellos territorios. Desde finales del siglo XV, portugueses, ingleses y franceses estaban tomando la delantera a España en su exploración y poblamiento. Son bien conocidas las andanzas de Juan Caboto, un veneciano al servicio del rey de Inglaterra que en 1497 recorrió las costas de Terranova en busca de un estrecho que cruzase hasta el Pacífico. La expedición se consideró un fracaso porque no encontró el ansiado paso. En 1498 se preparó una segunda expedición, cuyo final fue mucho más trágico pues, perdiéndose en algún momento de la larga travesía, nunca retornó (22). Le siguieron en el tiempo los hermanos Gaspar y Miguel Corte Real, quienes al servicio del rey de Portugal recorrieron las costas de Terranova y Groenlandia

(18) MUGARTEGUI Y TORRES VILDOSOLA, J.J. de: «Cómo se reclutaba en el siglo XVI, en nuestras costas, una tripulación para la pesca del bacalao en Terra-Nova», en *Revista Internacional de Estudios Vascos*, núm. 19-4, 1928, pp. 632-636.

(19) Cit. en «Primitivos navegantes vascos», en <http://www.histamar.com.ar> (consulta del 10 de junio de 2015).

(20) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega en las pesquerías de Terranova en los siglos XVI y XVII», en *Sémata. Ciências Sociais e Humanidades*, núm. 25, 2013, pp. 103-116.

(21) *Ibíd.*, pp. 107-108 y 112. En Pontevedra está documentado el apresto de barcos con destino a la pesquería de Terranova tanto en 1578 como en 1579. PEREIRA FERNÁNDEZ: *op. cit.*, p. 293.

(22) MORALES PADRÓN: *op. cit.*, p. 138.

entre 1500 y 1502, aunque con un resultado funesto, puesto que ambos murieron en aguas del Ártico (23).

Tampoco los franceses se quedaron atrás, ya que existen evidencias de que algunos marinos galos, como Jean Denys y Thomas Aubet, alcanzaron la isla en 1506 y 1509, respectivamente (24). Unos contactos que no cayeron en saco roto, pues se sabe que en 1510 un navío desembarcó bacalaos capturados en Terranova en el puerto galo de Ruan, en la Alta Normandía, lo que evidencia la existencia de una actividad económica relacionada con la isla (25). Por eso desde muy pronto se la comenzó a conocer como «la tierra de los bacalaos».

A partir de 1534, el francés Jacques Cartier encabezó nada menos que tres viajes con el objetivo de poblar la zona y encontrar el ansiado paso hacia el Pacífico. En el primero descubrió la bahía de San Lorenzo, pero no encontró el citado estrecho. El 19 de mayo de 1535 zarpó por segunda vez, y navegando río arriba, fundó Saint Croix. Desgraciadamente para los expedicionarios, les cogió el duro invierno y muchos perdieron la vida. El 22 de mayo de 1541, poco meses antes de la expedición española de Ares de Sea, partió por tercera vez, para fracasar definitivamente en su objetivo de encontrar el paso hacia el Pacífico (26). Sin embargo, sus viajes permitieron avanzar notablemente en el conocimiento de las costas americanas del Atlántico norte, demostrando la insularidad de Terranova y la navegabilidad del río San Lorenzo.

Cartier tomó posesión de aquel territorio, al que denominó con el sonoro nombre de «Nueva Francia» (27). A mi juicio, este hecho de la creación de Nueva Francia, en el nordeste del actual Canadá, que debió de conocerse en la corte del emperador Carlos V en 1539 o 1540, fue determinante para el cambio de actitud de la Corona. Se conservan, incluso, unos capítulos que el embajador de Portugal escribió al comendador mayor de Castilla en los que solicitaba armamento para estorbar los descubrimientos realizados en la tierra de los bacalaos por el capitán Jacques Cartier (28). Ello es prueba suficiente de la alarma que debieron de generar en las cortes lusa y española las noticias de los avances del marino galo en la costa nordeste de Norteamérica.

(23) HARRISSE, Henry: *The Discovery of North America*. Londres, 1892, pp. 59-76.

(24) RAMOS: *op. cit.*, p. 258.

(25) *Ibidem*, p. 259.

(26) Bien es cierto que este paso a través del estrecho de Bering no se recorrió por primera vez hasta el siglo XIX. El marino inglés William Edward Parry, entre 1818 y 1827, realizó varios intentos por determinar si era factible una ruta hacia el Pacífico por el noroeste. Todos resultaron vanos, aunque nos dejó un magnífico relato de sus exploraciones: *Tercer viaje para el descubrimiento de un paso por el noroeste*. Austral, Madrid, 1967.

(27) Una buena síntesis de los descubrimientos previos a la expedición de Ares de Sea, y en particular de las tres jornadas de Jacques Cartier, puede verse en MANSO PORTO, Carmen: «Datos y conjeturas sobre una carta náutica en pergamino de la desembocadura del río San Lorenzo (Canadá) conservada en la Real Academia de la Historia», en *Revista de Estudios Colombineos*, núm. 5. Valladolid, 2009, pp. 83-85.

(28) VELA, Vicente: *Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*. Instituto Histórico de la Marina, Madrid, 1946, p. 313.

Hasta ese momento, el Emperador no se había interesado por Terranova, teniendo como tenía territorios mucho más prometedores, lo mismo en Nueva España que en Tierra Firme y Nueva Castilla. De hecho, disponía de los servicios del marino Sebastián Caboto, quien había estado con su padre en la expedición a Terranova de 1497 y que, en cambio, fue enviado al estuario del Plata, tratando de buscar un paso hacia el Pacífico pero por el sur (29). Sin embargo, ahora, a raíz de las noticias sobre los avances de los galos en el Atlántico norte, Carlos V decidió tomar cartas en el asunto. No podía consentir que los franceses no solo campasen a sus anchas por Norteamérica, sino que incluso fundasen una gobernación en un territorio que las bulas alejandrinas habían concedido a la Corona de Castilla. En ese mismo instante se comenzó a proyectar una expedición, sufragada con fondos propios, para recorrer las aguas de aquellas gélidas latitudes.

La expedición de Ares de Sea

Hasta 1541, la relación entre la península ibérica y la isla de Terranova se limitó a la actividad privada de armadores y pescadores que trataban de obtener beneficios de la captura del bacalao. El asunto que se trajinaba en 1541 era muy diferente. La jornada partía de la iniciativa del Emperador y se iba a financiar íntegramente de las arcas de la Corona. Con tal fin, se comisionó al aposentador real, Juan de Garnica, que salió de Madrid el 8 de julio de 1541 con destino a la villa pontevedresa de Bayona, adonde llegó diez días después, exactamente el 18 de ese mismo mes. Una vez en la villa, concertó ante un escribano local el apresto de una carabela, a expensas de la Corona, para ir a «cierta negociación» a la tierra de los bacalaos o Terranova. Por cierto, las escrituras ante notario se protocolizaron con la presencia nada más y nada menos que del infante don Juan de Granada, gobernador de Galicia, lo que evidencia la importancia del asunto.

El capitán elegido para encabezar la jornada fue Ares de Sea, regidor de la villa de Bayona. Hay que advertir de que no disponemos de información sobre la experiencia previa en el mar de este personaje. Está documentada su actividad política en Bayona como regidor del concejo (30). Sin embargo, no ha aparecido ni una sola palabra sobre su actividad naval previa a esta expedición de 1541, aunque es obvio que su elección no pudo ser azarosa y que con total seguridad disponía de experiencia en la navegación por el Atlántico norte. Asimismo, nada tiene de particular que se eligiese Bayona como puerto de partida y de llegada de la expedición. Además de ser el emblemático puerto al que regresara la *Pinta* en 1493, era uno de los más importantes puertos del sur

(29) *Ibidem*, pp. 66-67.

(30) Véase al respecto GARCÍA ORO, José, y PORTELA SILVA, M.^a José: *Bayona y el espacio urbano tudense en el siglo XVI*. Liceo Franciscano, Santiago de Compostela, 1995. Cit. en MANSO PORTO: *op. cit.*, p. 86.

de Galicia y su población se dedicaba mayoritariamente a la pesca y al comercio marítimo (31). Y es que, como ya hemos afirmado, tanto el País Vasco como Galicia, y más esporádicamente Cantabria, mantenían una intensa actividad pesquera de altura o de gran altura. Tanto era así que inicialmente se pensó en crear cuatro casas de la contratación: dos para regular el comercio indiano, ubicadas en Sevilla y Santo Domingo, otra ubicada en La Coruña para controlar el tráfico con la Especiería, y una última en algún puerto vasco para la navegación con Terranova (32). También debió de influir en la elección su cercanía a la frontera portuguesa, de donde procedían la carabela, el maestro y el piloto.

El navío en cuestión era una carabela portuguesa de pequeño porte, a juzgar por su corta tripulación, de apenas diecinueve personas. Aunque no se cita el tonelaje exacto, debía de ser una carabela media, inferior a las 100 toneladas, pues las de este tonelaje solían llevar una tripulación de veinticinco hombres (33). Sorprende el tipo de barco y su escaso tonelaje, porque tanto franceses como vascos y gallegos utilizaban como bacaladeros preferentemente naos gruesas de 300 toneles (34). La tripulación estaba formada por tres oficiales (capitán, maestro y piloto), nueve marineros —uno de ellos calafate—, cinco grumetes y dos pajes. En total, aunque se pagaron los sueldos de diecinueve personas, cuando se inspeccionó el buque al regreso, el 17 de noviembre, solo había un paje, es decir, un total de dieciocho personas.

Toda la tripulación, obviamente, iba asalariada, a diferencia de lo que solían hacer los bacaladeros, cuyos beneficios se repartían en tres partes: una para los armadores, otra para el piloto y la última para la tripulación (35). Pero en esta jornada, dado que no había un objetivo lucrativo, los salarios y fletes los debía aportar íntegramente la Corona. Ello suponía un desembolso mensual de 65 ducados, es decir, unos 24.375 maravedís. Dado que se estipuló ante notario que la tripulación cobraría sueldo desde el 18 de julio de 1541 y que desembarcó en Bayona el 17 de noviembre de ese mismo año, el salario se prolongó por cinco meses, hasta alcanzar ese total de 325 ducados. Los dos primeros meses se abonaron por anticipado, y el resto, en dos pagos al regreso, uno el 10 de febrero de 1542, y el finiquito final, el 7 de noviembre de ese mismo año. Por cierto que a última hora se produjeron algunos cambios en la tripulación. El maestro de la carabela portuguesa con el que se había concertado el aposentador era un tal Juan Álvarez, vecino de Oporto; sin embargo, el maestro que hizo la travesía fue el ya citado Juan Alonso

(31) No hay datos concretos para Bayona, pero se pueden extrapolar los de Pontevedra, donde, en 1588, casi el 70 por 100 de los cabezas de familia declararon ser pescadores o mareantes. SAAVEDRA FERNÁNDEZ: *op. cit.*, p. 129.

(32) BERNAL, Antonio Miguel: *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*. Marcial Pons, Madrid, 2005, pp. 180-181.

(33) PEREIRA FERNÁNDEZ: *op. cit.*, p. 294. MÉNARD: *La participación gallega...*, p. 110.

(34) Así lo declaran testigos guipuzcoanos en una información realizada en Donostia en 1555. FERNÁNDEZ DURO: *op. cit.*, vol. VI, pp. 361-362.

(35) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega...», p. 111.

Sánchez, obviamente con las mismas condiciones que el portugués. El piloto era de la misma nacionalidad y no llegó con la carabela a Bayona, por lo que fue necesario enviar una persona a buscarlo al reino de Portugal (36). Por tanto, en la expedición viajaban dos oficiales portugueses: el maestre y el piloto, aunque el capitán y el resto de la tripulación fuesen gallegos, probablemente de la misma villa de Bayona. No sorprende esta relación entre portugueses y gallegos, pues de hecho en la pesquería del bacalao está documentada la existencia de empresas mixtas que delatan una colaboración mutua (37).

A los gastos en salarios hubo que sumar los 20 ducados mensuales —cien en total— que, además de su sueldo, cobraba el maestre por el flete de su carabela, así como por todos los abastos que se adquirieron para dicha jornada. Los alimentos fueron muy concretos: vino, bizcocho, carne de vaca, tocinos de cerdo y pescado. El bizcocho se hizo *in situ*, comprando el trigo, moliéndolo, horneándolo y contratando a varias mujeres para que lo elaborasen. Asimismo, se compraron numerosos enseres para la nave, como barriles, pipas, remos, calderas, escudillas, jarros, leña, candados, etc. Y, finalmente, se abonaron 14 reales por la avería que cobraron las merindades que habían facilitado el abasto (38). Los gastos totales desglosados fueron los siguientes:

Cuadro I. COSTE DE LA CARABELA

<i>Concepto</i>	<i>Cuantía</i>	<i>Porcentaje</i>
Salarios	121.875	48,34
Abasto	88.249	35,00
Flete	37.500	14,87
Otros	4.491	1,78
TOTAL	252.115	100,00

La fecha de la partida no se especifica en la documentación que hemos manejado. Ya hemos afirmado que estaba estipulado que la tripulación cobrase su sueldo desde el 18 de julio, y se preveía con antelación que la jornada duraría unos cinco meses. Comoquiera que el 30 de julio aún no habían zarpa-do, el capitán Ares de Sea compareció ante Juan de Garnica para reconocer los gastos realizados en el abasto de la carabela. Dado que el barco estaba total-mente preparado y que el capitán no vuelve a aparecer en la documentación hasta el regreso, debemos pensar que la carabela zarpó a primera hora del 31

(36) La persona que fue a buscarlo cobró dos ducados por traerlo hasta Bayona.

(37) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega...», p. 109.

(38) Como es bien sabido, desde 1521 en la navegación indiana se generalizó el cobro de la avería de disminución de riesgos, un viejo impuesto castellano que se recuperó para ayudar a pagar la defensa de las flotas frente a los corsarios. Un análisis de la figura jurídica de la avería y de su evolución histórica pueden verse en LUQUE TALAVÁN, Miguel: «La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII)», en *Revista Complutense de Historia de América*, núm. 24. Madrid, 1998, pp. 113-145. Sin embargo, la avería pagada por esta expedición de 1541 era otra, la llamada de naos o fletamento, que los armadores solían emplear en calafatear el navío o pagar la estiba.

de julio. La fecha de regreso sí está clara: el jueves 17 de noviembre, a última hora. El propio capitán busco un notario al día siguiente, alegando que no había podido cumplimentar dicha diligencia la víspera porque era muy tarde cuando arribó a puerto.

Conclusiones

En relación con Norteamérica, especialmente en las latitudes más septentrionales, hubo países europeos que se adelantaron a España, deslumbrada esta por el clima más benigno y por las avanzadas civilizaciones encontradas en Mesoamérica y en el área andina.

Sin embargo, la expedición de Ares de Sea tuvo notables consecuencias prácticas. De hecho, a diferencia de otros marinos, el gallego no solo sobrevivió al viaje, sino que cumplió íntegramente su misión y, a su regreso, acudió a la corte a contar todo lo que había visto y registrado en su travesía. Como afirma Medina, existió una relación del viaje, aunque desgraciadamente no ha sido localizada (39). Hubiera sido fundamental contar con ella por el caudal de información que nos podría haber proporcionado sobre la presencia de franceses e ingleses en la misma y los objetivos e intereses de España. Ahora bien, dado que los pilotos estaban obligados a levantar cartas náuticas de los territorios que exploraban y descubrían, es muy probable que el portugués Álvaro Yáñez confeccionase un portulano de las costas recorridas. En la Real Academia de la Historia se conserva una carta náutica en pergamino sobre la desembocadura del río San Lorenzo que se fecha en torno a 1541. Fue descubierta y publicada por Cesáreo Fernández Duro, quien la consideró de fecha posterior al viaje de Jacques Cartier, pero sin precisar más (40). Sin embargo, en fecha reciente ha sido estudiada minuciosamente por Carmen Manso, quien ha llegado a la conclusión de que debe tratarse de una copia en limpio, realizada por algún experto de la Casa de Contratación, sobre la base del mapa original de Álvaro Yáñez (41). El diseño correcto del conjunto y su colorido evidencian que no pudo hacerse sobre la marcha, a bordo de la carabela, sino que hubo de confeccionarse con posterioridad partiendo de la carta, más rústica, aportada por Yáñez.

Pero no podemos olvidar que la información de que hoy no disponemos sí que la tuvieron las autoridades hispanas allá por 1541. Quizá no sea casualidad que desde mediados del siglo XVI se intensificase la presencia de barcos españoles en Terranova, la mayoría de ellos gallegos, cántabros y vascos, donde pescaban bacalaos, abadejos e, incluso, ballenas (42). Tan famosos se

(39) MEDINA, J Toribio: op. cit., p. XXXVI.

(40) La publicó en un apéndice desplegable al final del vol. VI de sus *Disquisiciones náuticas*. He manejado la edición de 1996, del Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid.

(41) MANSO PORTO: op. cit., pp. 75-91.

(42) REGLÀ, Joan; CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo, y otros: *Historia social y económica de España y América*. Tomo III: *Los Austrias. Imperio español en América*. Vicens Vives, Barcelona, 1985, p. 139.



Carta náutica elaborada por Álvaro Yáñez en 1541 (52 x 28,5 cm.) El original se conserva en la Real Academia de la Historia, en Madrid

hicieron los bacalao de Terranova, traídos por los pescadores españoles o importados de Francia o Inglaterra, que junto con los atunes y las sardinas sirvieron para el abasto de las armadas y flotas del imperio habsburgo (43).

Bien es cierto que en el siglo XVII la pesca del bacalao entró en declive, documentándose por última vez en Pontevedra en 1614 (44). Ello obedeció a una gran variedad de causas, como el desabastecimiento de sal, la importación de pescado de Inglaterra o el desinterés de la Administración por proteger y preservar las rutas del bacalao. Al final, la estrategia del Imperio se basó en la preservación de las rutas de la Carrera de Indias, por donde arribaba el oro y la plata americana, en detrimento de una actividad que se entendía muy secundaria, como la pesquería del bacalao.

En definitiva, esta pionera expedición descubridora a la isla de Terranova, auspiciada y financiada por las autoridades españolas, demuestra la experiencia gallega en la navegación de gran altura, probablemente anterior a la llegada de Cristóbal Colón a la isla de Guanahaní un 12 de octubre de 1492. El éxito de esa expedición permitió a los pesqueros españoles intensificar las relaciones comerciales con el Atlántico norte. Si, finalmente, la pesquería del bacalao pasó a manos de nuestros competidores europeos, ello se debió a diversos motivos, pero el fundamental fue el interés de la Monarquía por centrarse en la protección de las principales rutas de la Carrera de Indias, mucho más lucrativas desde el punto de vista económico.

(43) GRACIA RIVAS, Manuel: «Sanidad y vida a bordo», en O'DONNELL, Hugo (coord.): *Historia militar de España*, vol. III, t. I. Madrid, 2012, p. 390.

(44) MÉNARD, Caroline: «La participación gallega...», p. 112.

Apéndices

Apéndice I. TRIPULACIÓN Y SALARIOS DE LA CARABELA (45)

Nombre	Cargo	Sueldo mensual	Sueldo total
Ares de Sea	Capitán	10	50
Álvaro Yáñez	Piloto	10	40
Juan Alonso Sánchez	Maestre	4	20
Gaspar Lobato	Marinero y calafate	4	20
(Se)Bastián Luis	Marinero	3	15
Antonio Rodríguez	Marinero	3	15
Pedro Fernández	Marinero	3	15
Domingo Fernández	Marinero	3	15
Fernando González	Marinero	3	15
Pedro Domínguez	Marinero	3	15
Manuel Fernández	Marinero	3	15
Juan Pijotero	Marinero	3	15
Antonio Hernández	Grumete	2	10
Fernando	Grumete	2	10
Diego	Grumete	2	10
Alonso de Sebeo	Grumete	2	10
Andrés Méndez	Grumete	2	10
Gregorio García	Paje	1,5	7,5
¿?	Paje	1,5	7,5
TOTALES		65	325

Apéndice II. ABASTO DE LA CARABELA (46)

<i>Cantidad</i>	<i>Concepto</i>	<i>Coste</i>
10,5 pipas	Vino	25.276
50 bucios	Trigo	22.159
19 quintales	Carne de vaca	16.818
10 docenas	Pescado	2.805
6 arrobas	Aceite	1.530
62 libras	Tocinos	807
25 azumbres	Vinagre	476
—	Sardinas	204
2 quintales	Brea	646
1 quintal	Plomo	750

(45) Las cifras están expresadas en ducados.

(46) Las cifras están expresadas en maravedíes.

ESTEBAN MIRA CABALLOS

1 quintal y 3 arrobas	Sebo	2.975
1 quintal	Candelas	2.040
2 unidades	Barriles vacíos	136
5 unidades	Cueros	969
18 unidades	Pipas vacías para el agua	3.940
Varias unidades	Arcos para aderezar pipas	306
3 docenas	Tablas para el pañol	204
3 unidades	Linternas	221
400 unidades	Clavos dentellados	204
2 unidades	Calderas para hacer de comer	357
1 unidad	Fornil para llenar las pipas de agua	68
1 unidad	Media pipa vacía para el vinagre	119
2 unidades	Cestos para las candelas	34
20 unidades	Remos	2.040
—	Leña	680
4 unidades	Candados con sus cadenas y argollas para los pañoles de la despensa	475
—	Clavazón	886
1 quintal	Estopa	750
2 unidades	Baldes y una barca para remojar la carne	170
—	Jarros y escudillas	204
	GASTO TOTAL	88.249

LA ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DEL RESGUARDO MARÍTIMO EN ESPAÑA DURANTE LA MINORÍA DE EDAD DE ISABEL II

Federico MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN
Licenciado en Historia de España

Resumen

Varios son los objetivos que se deben alcanzar para que la economía de un país florezca y obtenga estabilidad a lo largo de los años. Así, si por una parte se debe fomentar la economía productiva, por otra se ha de crear un sistema defensivo que proteja este tejido productivo, a fin de prevenir prácticas que atenten contra la iniciativa estatal o particular. Estas actuaciones irán encaminadas a la protección del sistema comercial y se sustentarán sobre bases legislativas y la creación de cuerpos administrativos o, en el caso del que nos vamos a ocupar, coercitivos que eviten la salida ilegal de capitales o la introducción de géneros de comercio ilícito, tales como los que se filtran a través de las fronteras por medio del contrabando, que socavan en gran medida los ingresos aduaneros y, en consecuencia, las rentas de un país.

Palabras clave: contrabando, economía, Armada, Resguardo Marítimo.

Introducción

SI durante el reinado de Fernando VII la actividad contrabandista se enseñoreó de mares y fronteras terrestres (1), durante la minoría de edad de su hija Isabel II el problema del contrabando siguió un derrotero similar, en gran medida propiciado por las turbulencias subsiguientes a la muerte del rey y por la declaración de la primera guerra carlista.

Los géneros estrella de este comercio irregular seguirán siendo el tabaco y los productos textiles. Estos últimos habían sido favorecidos con disposicio-

(1) MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, pp. 4-23.

nes proteccionistas a impulsos de los fabricantes catalanes, grandes productores de esta industria ya desde el siglo XVIII (2). De esta manera, será muy significativo lo escaso de la importación de textiles británicos, derivado, bien de la legislación proteccionista, bien de la existencia de una intensa y floreciente actividad de contrabando este género de productos (3), en particular los de algodón, muy demandados por las clases menos pudientes dada su asequibilidad (4).

España, durante gran parte del siglo XIX, se vio azotada por toda clase de contratiempos. Unos de tipo bélico, como la Guerra de la Independencia, los conflictos de emancipación de las colonias americanas o las guerras carlistas; otros de corte político, como esta última guerra o los pronunciamientos y las algaradas y conjuras liberales, a las que siguieron las desavenencias y sangrientas luchas entre los propios partidos isabelinos, moderados y progresistas, que no dudaron en empuñar las armas y acometerse violentamente a la búsqueda de la primacía política. También hubo crisis sanitarias, como la gran epidemia de fiebre amarilla de 1804 o las sucesivas habidas en Cartagena en 1810, 1811 y 1812, así como la llegada de una nueva y mortífera enfermedad: el cólera, que ya se hizo notar en 1833 y volvería a brotar con virulencia en 1865. Todos estos sucesos causaron estragos en la economía, lo que debilitó al Estado y, como consecuencia de ello, a una parte de los medios defensivos de la nación. Tal fue el caso de la Marina Real, muy menguada durante la primera mitad de la centuria.

Durante el reinado de Fernando VII, la lucha contra el contrabando estuvo encomendada al Resguardo Marítimo, organismo cuyo ámbito de actuación abarcaba tanto la tierra como el mar. Ante la extensión que estaba alcanzando el problema, el Estado creó en 1829 el Cuerpo de Carabineros, limitado al ámbito terrestre. Pero, comoquiera que también el flamante cuerpo se vio sobrepasado por la acción de los defraudadores, el Gobierno no dudó en buscar la colaboración del Ejército, la Armada, la Milicia Nacional y de todos aquellos organismos y autoridades susceptibles de frenar la bravucona osadía con que los contrabandistas cometían sus fechorías.

A lo largo de gran parte del siglo XIX, los organizadores de este tráfico irregular de mercancías serán los ingleses y, en menor grado, los sardos, los ragueos y otros, aunque a mucha distancia de los británicos. Tampoco fue escasa

(2) Es de puntualizar que el proteccionismo no fue exclusivo de Cataluña, sino que también se reivindicó desde otras regiones españolas. G.^a MONTORO, Cristóbal: «Notas sobre el proteccionismo de los industriales malagueños del siglo XIX», en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 2-II. Málaga, 1979, pp. 327-343.

(3) PÉREZ PICAZO, M.T., y G. LEMEUNIER, G., p. 278.

(4) *Ibíd.*, p. 287. En su edición del 1 de enero de 1841, el periódico barcelonés *El Constitucional* indicaba, haciendo referencia a Málaga: «... la proximidad de esta plaza con la de Gibraltar ha hecho siempre que este puerto haya sido el emporio de géneros ingleses. De aquí se introducen para lo interior particularmente los de algodón, resultando por una consecuencia precisa que en todas las Andalucías, Extremadura, Castilla del Sur y parte del reino de Murcia no gastan ni un palmo de indiana catalana, que en todos conceptos son mejores y de más duración que los cocos ingleses».

la cantidad de españoles que de buen grado colaboraron en estas prácticas fraudulentas.

Gibraltar fue la base estratégica desde la cual partirían la mayor parte de los buques contrabandistas que inundaron las ciudades costeras, unas veces con bienes ilícitos, y otras con productos lícitos pero introducidos clandestinamente, sin abonar los derechos aduaneros, con el consiguiente descalabro de rentas para el Estado. Desde esas urbes se tejió una red de redistribución hacia el interior que cubría toda la Península.

A las escasas unidades que al principio de este reinado componían la Armada se deben añadir las que se dedicaban a la vigilancia de las costas. En cuanto a estas, el 9 de febrero de 1835 se dictó un real decreto por el cual se debía suministrar personal y pertrechos a los buques del Resguardo dependientes del Ministerio de Hacienda, buques de cuyo mantenimiento se ocuparían los arsenales (5). La reorganización de estas fuerzas navales pasaría durante varios años por una serie de alternativas y peripecias, hasta que al fin se consiguió de ellas toda la eficacia que se esperaba.

La contrata del servicio de guardacostas a favor de don Felipe Riera

Durante los últimos años del reinado de Fernando VII y los primeros catorce meses del de Isabel II, la labor de vigilancia del Resguardo Marítimo estuvo encomendada por contrata al barcelonés don Felipe Riera, asentista general de Marina con competencia sobre la lucha contra el contrabando, personaje cuya eficaz colaboración con la monarquía de Fernando VII le valió la concesión del marquesado de Casa Riera, ya en tiempos de María Cristina (6). En relación con el servicio de guardacostas, la empresa de Riera funcionó entre 1829 y 1834.

La primera guerra carlista

Durante los años de la primera guerra carlista (1833-1840), el contrabando vivió una época de esplendor, pues el Ejército y la Armada, absorbidos

(5) BORDEJÉ Y MORENCOS (1993), p. 210.

(6) AHAC, caja 2262, carpeta 14, reales órdenes 1821. Con fecha 2 de diciembre de 1821, el Ministerio de Marina ponía en conocimiento del capitán general del departamento de Cartagena que don Felipe Riera había sido designado por el rey para surtir los departamentos de Marina de jarcias por un período de dos años. Luego realizaría nuevas contratas y facilitaría fondos al rey en diversas ocasiones. De esta forma, Riera realizó préstamos a la Real Armada a través de su apoderado en Cartagena para armar buques (más de 141.000 r. para la corbeta *Zafiro*) o para abonar el finiquito de los obreros de la maestranza despedidos en 1825 (242.000 r.) por lo que recibió el nombramiento de asentista general. En compensación, el rey dio en arriendo a Riera los derechos de puertas y los arbitrios municipales y particulares. Archivo Municipal de Cartagena, Actas Capitulares, año 1830, cabildo 27-2-1830, f. 91r y v.

por la guerra, no podían distraer del frente fuerzas para combatirlo. Por su parte, la Milicia Nacional era empleada preferentemente como una especie de policía popular con que mantener el orden en las ciudades ante las maquinaciones de los carlistas. En cuanto a los cuerpos dedicados específicamente a prevenir el comercio ilegal, bien por falta de recursos, bien por desmotivación, su labor represora o de disuasión distó de ser eficaz. De esta manera, la ingente introducción clandestina tanto de tabaco como de productos textiles fue una de las causas de la decadencia económica española en los años iniciales de este reinado. También fueron objeto de denuncia las entradas fraudulentas de trigo; y así, la Diputación de Barcelona elevó el 12 de mayo de 1837 una exposición a la reina contra «el contrabando de trigos extranjeros que con escándalo se está haciendo en los puertos de este Principado» (7).

Durante la guerra contra los carlistas, una de las preocupaciones prioritarias del Gobierno fue evitar que los rebeldes recibiesen material bélico de contrabando a través del mar, para lo que no dudó en vigilar las costas con buques de guerra. De esta manera, en 1833 se promulgó una real orden en la que se instaba al comandante general de Marina del apostadero de Cartagena a que dispusiese la salida de los faluchos *Guerrero* y *Catalán* y que aprestase sin demora las goletas *Mahonesa* y *Nueva María*, para que se pusiesen a las órdenes del capitán general del reino de Valencia a fin de reprimir este tráfico tan dañino para la causa isabelina (8).

Las actuaciones contra el contrabando de guerra se fueron sucediendo en estos primeros años de la guerra carlista. Y así, el 21 de agosto de 1834 la reina gobernadora dictaba una real orden con instrucciones para la represión de las introducciones de material de guerra destinado a los rebeldes a través de las costas (9). En diciembre de ese mismo año, y a propuesta del conde de Toreno, se promulgó un real decreto de reorganización del Resguardo, en virtud del cual los dos cuerpos del Resguardo Terrestre quedaban refundidos en uno: el denominado Cuerpo de Carabineros de Real Hacienda, fuerza terrestre distribuida en 34 comandancias. Por su parte, la fuerza marítima se compondría del número de buques que la formaban en ese momento, sin perjuicio de los que se incorporasen en lo sucesivo. Con dicha reorganización se pensaba obtener un ahorro de más de 13,5 millones de reales (10).

En cuanto a la construcción en estos años de nuevos buques para la Armada, la situación económica del país tuvo una gran preeminencia sobre la bélica, dada la conciencia de la inexistencia de fondos con los que adquirir madera con la que llevar a cabo nuevas botaduras de buques y las graves deficiencias en que se hallaban los edificios y diques de los arsenales como

(7) VOLTES BOU, pp. 179-196.

(8) Real orden de 22 de noviembre de 1833.

(9) *Eco del Comercio*, 25 de agosto de 1834.

(10) *Gaceta de Madrid*, 4 de diciembre de 1834.

consecuencia de la prolongada falta de mantenimiento. Todo ello fue determinante en la decisión de encargarlas en el extranjero (11). También se adquirieron algunos al arrendador de la contrata del servicio de guardacostas, que en ese momento tenía a su cargo la vigilancia del litoral, al cesar esta empresa a finales de 1834 (12).

Desde el 1 de enero 1835, una vez finalizada la contrata con la compañía de Riera, la persecución del contrabando fue asumida por los intendentes, según disponía un real decreto de 25 de noviembre de 1834 (13). A partir de esa fecha, los buques guardacostas dejaron de ir comandados por personal de dicha empresa para ser gobernados por oficiales de la Armada (14). Por otro lado, un real decreto de 9 de febrero de 1835 estableció que la Marina debía facilitar a los buques del Resguardo personal y pertrechos, así como cuidar de su mantenimiento en los arsenales (15).

Ese mismo año, Mendizábal, ministro de Hacienda, ensayó una táctica complementaria en la lucha contra el contrabando. Consciente de la gran debilidad del Resguardo, persuadió a la reina María Cristina de que promulgase un real decreto en el que se involucraba a los cónsules en la vigilancia de la actividad comercial con el extranjero, con el claro objetivo de controlar en alguna medida las introducciones clandestinas (16).

Pero, durante estos meses que dependieron directamente de la Administración, las fuerzas del Resguardo Marítimo demostraron su versatilidad y tuvieron encomendadas otras misiones, como el traslado de municiones, tropas y jefes militares, o la vigilancia y bombardeo contra las fuerzas de la expedición carlista de Miguel Gómez (17).

También a las corporaciones municipales se las acuciaba para que celasen sin descanso en la persecución del contrabando (18).

A veces se conseguían éxitos en la represión del contrabando de guerra. *El Constitucional*, periódico barcelonés, daba noticia en su número de 6 de julio de 1841 de la causa que se había formado al capitán y el piloto del bergantín

(11) *Eco del Comercio*, 8 de diciembre de 1834. En él se da la noticia de que por el Ministerio de Hacienda se había contratado en Burdeos la construcción de algunos buques para el Resguardo Marítimo, entre ellos un bergantín.

(12) *Eco del Comercio*, 17 de enero de 1835.

(13) *Eco del Comercio*, 26 de enero de 1835. La prensa dio gran énfasis a este cambio, indicando que en poco tiempo se habían conseguido diez aprehensiones en la provincia de Cádiz y que en la provincia de Granada se habían requisado 448 tercios de tabaco y ropa y 70 caballerías, poniendo en fuga a más de 600 escopeteros que protegían el alijo.

(14) Real orden de 26 de diciembre de 1834.

(15) BORDEJÉ Y MORENCOS (1993), p. 210.

(16) *El Español*, 30 de noviembre de 1835. Real decreto de 28 de noviembre de 1835.

(17) *El Español*, 1 de diciembre de 1836. Ante la posibilidad de que la fuerza expedicionaria de Gómez buscara refugio en Gibraltar, se alistaron el místico *San Fernando*, el falucho *Linca* y la barca *Larga*, todos pertenecientes al Resguardo (*Eco del Comercio*, domingo 4 de diciembre de 1836). Además de los guardacostas españoles, en el bombardeo contra las tropas de Gómez participaron una corbeta portuguesa de guerra y un bergantín inglés.

(18) AMC, Actas Capitulares, año 1835, cabildo del 14 de febrero de 1835, f. 72v, y Actas Capitulares 1837, cabildo del 1 de marzo de 1837, f. 75r.

inglés *Guilnare*, sorprendido por dos faluchos guardacostas con un cargamento de 7.900 fusiles con destino a los partidarios del Pretendiente (19).

El Resguardo Marítimo también se distinguió en estos años de la guerra en el sofocamiento de la rebelión carlista de Melilla, iniciada el 21 de diciembre de 1838. Y así, en el bloqueo de la ciudad del 10 de febrero siguiente participaron eficazmente buques guardacostas dependientes del Resguardo Marítimo de Cádiz y del apostadero de Algeciras, en concreto dos bergantines, una goleta, una barca y dos faluchos, que conseguían el 25 de marzo la rendición de los sublevados (20).

Quejas ante la inoperancia de la represión del contrabando

En 1836 la *Gaceta de Madrid* se hacía eco de las quejas de diversas autoridades y corporaciones barcelonesas que exigían la adopción de medidas contra el pernicioso contrabando que se hacía tanto por la costa como por puntos del interior. La reina gobernadora dio instrucciones de que desde el Ministerio de la Guerra y el de Gobernación se requiriese a los capitanes generales, las diputaciones provinciales y las comisiones de armamento y defensa para que el Ejército, la Armada y la Milicia Nacional prestasen a los jefes de Hacienda toda la ayuda que necesitasen (21). Al año siguiente se requirió de los intendentes una actitud enérgica en la persecución del contrabando, sobre todo en las provincias marítimas, del Mediodía al Levante, y en las fronteras con Portugal.

En esta lucha, los ingleses siempre se condujeron con una vergonzosa prepotencia hacia los españoles, lo que soliviantó los ánimos en diferentes ocasiones, como más adelante se verá. Uno de los buques británicos emblemáticos en este aspecto fue el vapor de guerra *Lizard*, usado comúnmente en la zona tanto durante los años de la guerra carlista como durante las postrimerías del gobierno de Espartero, y que en 1841 se presentó en el puerto de Cartagena exigiendo la devolución de un falucho connacional contrabandista apresado por otro del Resguardo español (22). Pues bien: en 1843, cuando al parecer se dirigía desde Cádiz a Barcelona con pliegos y 20.000 duros para el gobernador de Montjuich, el *Lizard* naufragó en aguas próximas al cabo de Palos al chocar con otro vapor de guerra francés de mayor porte, lo que provocó su pronto hundimiento. Según la prensa de la época, este vapor era «el constante emisario a favor de los ayacuchos» (23).

(19) *El Constitucional* (Barcelona), 6 de julio de 1841.

(20) Junto a los buques españoles participaron también algunos extranjeros. FERNÁNDEZ GAYTÁN, pp. 5-31.

(21) *Gaceta de Madrid*, 15 de diciembre de 1836.

(22) *Eco del Comercio* (Madrid), 31 de julio de 1841.

(23) *La Posdata* (Madrid), 2 de agosto de 1843.

Los contrabandistas

Las sucesivas guerras de fines del siglo XVIII e inicios del XIX contra ingleses y franceses, con su desastrosa culminación en la Guerra de la Independencia, empobrecieron de tal manera a España que gran parte de la población se vio empujada a buscarse la vida en los márgenes de la ley. Sin industria y con el comercio muy mermado, el Ejército y la Armada sufrieron de tal manera que el hambre y la miseria se apoderaron tanto de la oficialidad como del resto de las clases militares y de la maestranza ante la casi total ausencia de pagas. Dentro del ámbito castrense, la Marina fue sin duda la más perjudicada por la carencia de caudales.

No es de extrañar que una gran cantidad de los guerrilleros que participaron en la guerra contra Napoleón se acostumbrasen a la vida montaraz y aventurera y, liquidado el conflicto, no desearan reincorporarse a sus antiguos oficios, de modo que pasaron a formar parte del ingente número de aventureros y delinquentes que se enseñorearon de gran parte del territorio español y fueron el caldo de cultivo de las cuadrillas de malhechores y bandoleros que infestaron el país durante décadas. A ellos habrá de añadirse el grupo aún más numeroso de personas que participaron activamente en el negocio del contrabando. De la lectura de la prensa de la época se desprende la sensación de que la corrupción era generalizada, y que en el tráfico de mercancías ilegales estaban involucrados desde las más altas autoridades del Estado hasta el más humilde de los habitantes. Hasta tal punto era así que pueblos enteros como Bentarique, centro y depósito perenne de contrabando, debían su bienestar y prosperidad a su muy activa participación en este clandestino negocio (24), en el que, por los años de la Guerra de la Independencia, se hallaba implicado el mismo clero (25). Benidorm nos ofrece un claro ejemplo de lo dicho. El sustento de esta localidad alicantina, que llegó a ser denominada «*el Gibraltar de esta provincia*», provenía en gran parte del mar, a través de la pesca o de los buques mercantes. También fueron naturales de esta villa gran cantidad tanto de contrabandistas como de dependientes del Resguardo Marítimo, y de ventajistas con un pie en un bando y el otro en el opuesto (26). Sin ir más lejos, allí nació Miguel Orts García, empresario principal de la compañía de guardacostas, como pronto se verá. A este apellido de Orts debemos sumar otros como Llorca o Bayona, muy comunes entre contrabandistas y miembros de los guardacostas.

La introducción fraudulenta de textiles llegó a unas cotas insufribles en la década de 1830, cuando se consideró que un 75 por 100 de los tejidos de algo-

(24) *El Áncora*, periódico barcelonés, dice en un artículo de 29 de abril de 1850: «Hay un pueblo, llamado Bentarique, centro y depósito perenne de contrabando, es decir, un pequeño Gibraltar, y algo parecido a éste por la posición inexpugnable, en donde se han depositado varias veces cuatro y seis cargas de contrabando, y dos compañías de ejército no han podido penetrar; cuyo capitán director, hombre osado y de mucha cabeza, tiene una gran nombradía en toda Andalucía, llamado Cuchilas».

(25) FRASER, p. 507.

(26) GÁMEZ AMIÁN, p. 26.

dón que se consumían en España eran de origen ilegal, sobre todo británico. El contrabando se había convertido en una actividad tan corriente que un diputado dijo en 1839, con referencia a Algeciras: «Yo conozco hasta aseguradores de contrabando» (27). Y en 1843, como muestra de lo extendida que estaba la corrupción entre las autoridades administrativas, el inspector general del Resguardo decía al Ministerio de Marina:

«Las diferentes agresiones que el cuerpo de Carabineros ha sufrido y tenido que repeler en persecución del escandaloso fraude que circula, señaladamente en la provincias litorales de Andalucía y en algunos puntos de las de Valencia y Cataluña, y la falta de cooperación que se advierte en casi todas las autoridades locales que dejan aislado al resguardo en sus funciones y se ponen en no pocas ocasiones de parte de los defraudadores bajo pretextos especiosos de política o de consideraciones privadas» (28).

En muchas ocasiones, el alijo se transportaba en buques nodriza de cierto porte. Llegados al punto de destino, aguardaban a la noche para, a su amparo, desembarcar el género de contrabando en otros barcos más pequeños, que lo depositaban en tierra. Allí, por último, les esperaban arrieros, prestos a transportar a lomos de sus acémilas los fardos hacia sus lugares finales de destino. Así pues, como vemos, bastaba un buque nodriza para inundar de géneros y tabaco toda una porción de la costa (29).

A la altura de 1844, una vez terminada la guerra carlista y pacificados los territorios rebeldes, el Resguardo Fronterizo terrestre, paulatinamente, fue consiguiendo reprimir la entrada de géneros ilícitos. El Marítimo, en cambio, no alcanzaba resultados parecidos (30). No obstante, tanto en uno como en otro ámbito la represión contra el contrabando se produjo en un ambiente de duros enfrentamientos entre los contraventores de la ley y las fuerzas armadas del reino, en el que no fueron extraños encuentros donde debían participar nutridas tropas para hacer frente a grupos de forajidos muy numerosos y perfectamente organizados y armados (31).

(27) FONTANA, p. 207.

(28) AHAC, caja 2282, carpeta 4, reales órdenes 1842-1844.

(29) *El Espectador*, en su edición de 2 de abril de 1843, da la noticia de que se hizo un alijo en la Encañizada de San Javier, donde un barco nodriza transbordó la carga destinada a ese punto a ocho laúdes, que la desembarcaron en la costa.

(30) En el real decreto de 24 de enero de 1844 se hacía constar: «En vista de que a medida que se va haciendo cada vez más difícil la introducción de géneros extranjeros de fraude por las provincias fronterizas, es también necesario impedir con más eficacia el que semejantes introducciones de produzcan por las costas...»

(31) Son numerosas las relaciones en las que se explican estos hechos de armas. Tal es lo que quedó reflejado en la *Gaceta de Madrid* de 29 de mayo de 1844, donde, además de otras aprehensiones de productos de contrabando realizadas en embarcaciones, se indicaba que el día 2 de dicho mes se había producido un violento combate en la Cala de los Genoveses, provincia de Almería, en el que se había logrado decomisar un importante alijo. Los contrabandistas contaban con la ayuda de 200 escopeteros, a pesar de lo cual los carabineros les arrebataron lo

Esta fue una lacra muy difícil de eliminar, ya que de la misma se beneficiaban grandes capas de la sociedad en una época en que la economía del país, en particular en los primeros años del reinado de Isabel II, no había empezado aún a despejar. La promesa de grandes ganancias atrajo hacia este comercio ilícito a todas las capas de la sociedad: encopetados y corrompidos políticos, miembros de la aristocracia —como el conde del Valle de San Juan (32)—, ricos y poderosos comerciantes —como la familia Larios (33) o Manuel Agustín Heredia (34)—, componentes del clero, dependientes de Rentas, miembros de los cuerpos del Resguardo o carabineros, funcionarios de aduanas y de las corporaciones locales, y un largo etcétera de grupos sociales cuyos miembros veían en esta actividad una gran oportunidad de acceder a una vida desahogada.

La contrata de guardacostas de Orts García y Compañía

En 1838, el Gobierno, decidiendo recurrir de nuevo a la fórmula de la contrata en su lucha contra el contrabando, convocó pública subasta para la contratación de un servicio de guardacostas que tendría encomendada la vigilancia costera de las provincias de los reinos de Valencia y Murcia. En la licitación la mejor oferta fue la de don Miguel Orts y García, quien, según se estipulaba en el contrato, debía aportar buques y dotaciones propias.

La labor de la empresa fue muy controvertida, pues las acusaciones de que fue objeto de participación y colaboración con el contrabando (35) se entretejen con patrióticos episodios en los que algunos de estos guardacostas no dudaron en entablar pequeños combates navales contra naves contraventoras de las leyes. Tal fue el caso del guardacostas de esta compañía denominado *Plutón*, que el 11 de octubre de 1839 se enfrentó en aguas de Gandía con el célebre *Terrible*. Armado con seis cañones y con una dotación de 69 hombres, este buque contrabandista británico, según la prensa de la época, se había enseñoreado del litoral mediterráneo, donde realizaba continuos alijos que llenaban las ciudades costeras de mercancías ilícitas. El guardacostas aceptó el choque, que tras un intercambio de cañonazos, un abordaje y un violento combate de tres horas se saldó con el capitán de los malhechores y otros diez

alijado casi en su totalidad, les causaron 16 muertos y 20 heridos, y provocaron además la pérdida de 15 caballerías mayores.

(32) Archivo Histórico Provincial de Murcia, Notario Bernardino Alcaraz, Protocolo 6239, año 1845, f. 437. Se seguía causa contra José María Melgarejo, conde del Valle de San Juan, por el intento de introducir un alijo en el puerto de Portmán.

(33) REGUEIRA RAMOS, pp. 265-280.

(34) *Diario de Madrid*, 12 de mayo de 1841. Era citado bajo apercibimiento por el intendente delegado de Rentas de la provincia de Madrid, para hacerle saber el contenido de un exhorto.

(35) GÁMEZ AMIÁN, p. 31.

miembros de su tripulación muertos (36). A veces, los buques de guerra británicos prestaban abiertamente ayuda a naves contrabandistas de Gibraltar para que pudieran desembarcar sus alijos en la costa española (37). Otro de los problemas con que se tuvo que lidiar durante estos años fue, como ya se ha indicado, la frecuente connivencia entre los contrabandistas y algunos componentes de las fuerzas encargadas de su represión (38).

El 6 de marzo de 1840, bajo el ministerio de San Millán, la reina gobernadora, en virtud de real orden, ampliando la primera contrata de la empresa Llano Orts y Compañía extendía desde esa fecha su ámbito de vigilancia, que pasaba a abarcar desde el cabo de Creus hasta la desembocadura del Guadiana, comprometiéndose la empresa en aumentar el número de sus buques en toda esa costa con un bergantín, ocho faluchos de 1.^a clase y seis de segunda (39).

Las desavenencias entre la empresa guardacostas y ciertas autoridades por la forma de actuar de sus empleados derivaron en conflictos tales como el ser suspendida en sus funciones por la junta de Cádiz, o el asalto a sus dependencias en la aduana de Sevilla por una turba que hizo pedazos el mobiliario y documentos existentes en la misma, ilustrativo de la gran indignación existente en toda Andalucía contra la empresa (40). También fue muy criticada la forma de proceder de la compañía en aguas de Nerja cuando los faluchos contrabandistas *Galgo*, *Rosita*, *Flor de Mayo*, *Escupebalas* y tres más desembarcaron despreocupadamente un alijo valorado en más de 500.000 duros, mientras la empresa de Llano y Orts alejaba rumbo a Algeciras a sus buques

(36) *El Constitucional* (Barcelona), 30 de octubre de 1839. En otras ocasiones las víctimas mortales provenían de los guardacostas. Así, en el Archivo Parroquial de Alumbres (Libro de defunciones, años 1837-1849, f. 128v), con fecha de 10 de julio de 1846 existe una certificación en la que se hace mención de que Juan Valero, natural de Alumbres, quien formaba parte de la tripulación del guardacostas *San Jorge*, había fallecido durante un combate mantenido el 7 de enero de 1839 contra el falucho contrabandista *Rosita*. En junio de 1846, durante un desembarco de contrabando en Puntas de Calnegre (Cartagena), fallecieron durante un tiroteo un sargento y un carabinero. *Eco del Comercio*, 28 de junio de 1846.

(37) Diario *El Constitucional* de Palma (Mallorca), 26 de mayo de 1841. En este caso tres navíos de guerra británicos hicieron posible que el buque contrabandista gibraltareño de nombre *El Galgo* desembarcase en Tenerife una gran carga de tabaco, maniobra que no había podido conseguir en tres ocasiones anteriores por habérselo impedido el falucho español *Espartero*, perteneciente a la compañía de guardacostas.

(38) El periódico madrileño *Eco del Comercio*, en su número del 2 de mayo de 1842, hacía referencia a su vez a una comunicación dirigida el 2 de abril desde Cartagena al diario *Murciano Independiente*, indicando que habían sido apresados seis carabineros y un sargento como cómplices del último alijo hecho por aquellas costas. A su vez, el *Eco* indicaba «Algunas cartas hemos recibido de distintos puntos denunciándose abusos tan escandalosos como el presente pero la falta de pruebas positivas en asunto de tanta trascendencia ha sido causa de que nos hayamos limitado a hacer tan solo algunas ligeras indicaciones para que vivieran sobre aviso los que pudieran abrigar semejantes pensamientos.»

(39) G.^a JIMÉNEZ, pp. 91-102.

(40) *El Católico* (Madrid), 1 de octubre de 1840; *El Guardia Nacional* (Barcelona), viernes, 2 de septiembre de 1840.

más poderosos (41), lo que aumentó aún más la desconfianza que suscitaba la compañía guardacostas.

Además de Miguel Orts García, formaban parte de esta sociedad otros benidormenses, como Vicente Orts, Francisco Llorca Linares, José Orts o Diego de Soria, todos los cuales habían fijado su residencia en Cartagena.

Según los estados de diferentes organismos, los resultados de la empresa guardacostas durante el primer cuatrimestre de 1843 arrojaban 78 aprehensiones, 48 caballerías y 42 buques, ascendiendo la cantidad de tabaco decomisado a 154.677 libras y existiendo 204 fardos de géneros y tabaco sin clasificar, cuyo valor se cifraba en 30.000 duros.

No obstante, en estos años también se produjo un cambio de la mentalidad de las autoridades inglesas con respecto al contrabando. Así quedó patente tras el nombramiento como gobernador de Gibraltar, en diciembre de 1843, de Robert Gardiner, quien se había mostrado totalmente contrario a estas prácticas, y que mantuvo su postura a pesar del malestar que causó entre los comerciantes gibraltareños, que vieron gravemente perjudicados sus intereses comerciales (42).

En lo relativo al departamento marítimo de Cartagena, en el período comprendido entre julio de 1836 y mayo de 1843 se llevaron a cabo por lo menos 41 capturas, entre ellas 14 faluchos, 1 bergantín goleta, 1 bergantín, 11 laúdes, 2 místicos, 1 bombardera, 5 barcas de pesca, 1 bote y 5 naves cuyo tipo no se indica. Como se ve, se trata en su mayoría de buques de cierto porte, muchos de ellos armados y dispuestos a mantener combate con los barcos de la contrata de Orts, como ya se ha visto. Una vez que el Estado asumió directamente las competencias del Resguardo, las tornas cambiaron y los contrabandistas hubieron de rebajar su prepotencia.

El incidente de Cartagena

Durante el tiempo de vigencia de la contrata con Llano, Orts y Compañía, el puerto de Cartagena fue testigo de diferentes hechos relacionados con la represión del contrabando.

Ya se ha indicado la beligerante actitud de los ingleses a la hora de proteger esta actividad ilícita, beligerancia que quedó plasmada en las ocasiones en que los guardacostas españoles apresaron alguna embarcación contrabandista y la internaron en puerto. Paradigmática al respecto fue la actitud de los británicos con motivo de la captura, el 5 de mayo de 1841, de un falucho contrabandista que conducía un cargamento de tejidos de algodón y tabaco y que había partido de Gibraltar. El buque quedó internado y bajo resguardo del Tribunal de Rentas de Cartagena. No obstante, el cónsul inglés en la plaza requirió del gobernador de Gibraltar la remisión de dos bergantines de guerra,

(41) *El Popular* (Barcelona), 19 de abril de 1841.

(42) SÁNCHEZ MANTERO, pp. 102-109.

los cuales, no bien hubieron llegado, liberaron al contrabandista ante la pasividad de las autoridades militares de la ciudad. Este hecho causó en toda España un gran malestar, al que prestó voz unánime la prensa, indignada ante unos hechos que, para mayor escarnio, habían ocurrido dentro de una plaza tan importante como Cartagena (43). De esta pasividad no tardó en culparse al mariscal de campo don Demetrio O'Daly, gobernador militar de Cartagena (44), que fue sustituido de inmediato por el brigadier Cabrera (45).

Los ingleses volvieron a intentar un rescate el 22 de julio de ese mismo año, fecha en que el vapor británico *Lizard* se presentó en el puerto de Cartagena reclamando la devolución de un falucho que, cargado de efectos de contrabando, había capturado el guardacostas *O'Donnell*. Los británicos, en su arrogancia, llegaron a amenazar a los miembros del Resguardo (46), aunque en esta ocasión el vapor se fue de vacío. Y es que, en previsión de que los hijos de la altiva Albión intentaran alguna jugarreta, el buque contrabandista había sido internado en el arsenal, y el tabaco que transportaba, descargado; de ahí las amenazas inglesas.

También fue tachada de pirata por los británicos la dotación del guardacostas *Robinson*, que había capturado un falucho inglés. El vapor *Lizard* se presentó de nuevo en Cartagena, en este caso denunciando que se había realizado fuera de las aguas jurisdiccionales y reclamando la entrega de dicha embarcación. A todo ello debemos unir que el periódico londinense *The Times*, en un artículo del 13 de septiembre, indicaba: «Parece que el gobierno inglés ha rehusado dar satisfacción alguna al gobierno español por el insulto hecho al pabellón de éste en el puerto de Cartagena, donde un buque de guerra inglés cortó los cables y se llevó un buque contrabandista conducido a aquel puerto por un guardacostas español» (47).

Pese a todo lo expuesto, el gobierno de Espartero siempre consideró a Gran Bretaña una aliada y amiga de España, por lo que mantuvo una actitud indulgente ante el contrabando británico que fue objeto de duras críticas, sobre todo por parte sus adversarios políticos (48). Así las cosas, en 1842 se firmó entre España e Inglaterra un tratado de comercio según el cual esta

(43) *Diario Constitucional de Palma de Mallorca*, 27 de mayo de 1841.

(44) GÓMEZ VIZCAÍNO, pp 116-117 y 124-125. O'Daly fue gobernador militar de Cartagena durante dos períodos; el primero, desde el 19 de septiembre de 1835 hasta el 6 de junio de 1836, y el segundo, desde el 13 de septiembre de 1836 hasta el 18 de mayo de 1841, cesando en esta última fecha como consecuencia de su actitud, tildada de pasiva, ante los hechos en el puerto de Cartagena.

(45) A la postre, el caso quedó en nada, ya que el consejo de guerra *ad hoc* a que fue sometido O'Daly dictó sentencia absolutoria. *El Constitucional* (Barcelona), 13 de noviembre de 1841.

(46) *El Católico* (Madrid), 29 de julio de 1841. Los ingleses no se recataban en manifestar que los miembros del Resguardo capturados serían ahorcados en Gibraltar.

(47) *El Católico* (Madrid), 24 de septiembre de 1841.

(48) Sobre las relaciones entre España e Inglaterra, véase ARMARIO SÁNCHEZ, Fernando: «Las relaciones entre España y Gran Bretaña durante la regencia de Espartero (1840-1843)», en *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, núm. 5. Madrid, 1984, pp. 137-162.

adelantaba a aquella un empréstito de seis millones de libras esterlinas, a un interés del 3 por 100, y España correspondía permitiendo a Inglaterra introducir por Cádiz, Barcelona, Málaga, Alicante y Cartagena tejidos de algodón pagando un derecho del 25 por 100 (49), lo que sin duda influiría positivamente en la disminución del contrabando. El malestar que generaron en Cataluña estas medidas librecambistas en favor del comercio inglés, que redundaban en perjuicio de los comerciantes e industriales catalanes, sumió en el desprestigio al gobierno de Espartero y, en último término, acabó con él. Paradójicamente, la misma región de España que algunos años antes le había aupado al poder ahora provocaba su caída (50).

Conclusiones

Durante el corto período de la minoría de edad de Isabel II, la actividad contrabandista se expandió por toda la Península como resultado del lamentable estado de la nación y sus fuerzas armadas (Ejército y Marina) y de la enraizada situación política, propiciatoria del inicio de la desafección de una parte de la sociedad hacia la nueva reina, que derivaría en la formación del carlismo, principal enemigo de la monarquía española durante este período.

Si en lo político la derrota del ejército carlista por Espartero mejoró la situación, los años comprendidos entre 1833 y 1843 supusieron una edad de oro para el contrabando, introducido en grandes cantidades sobre todo desde Gibraltar, mientras las autoridades se veían casi siempre superadas en sus intentos de reprimirlo. Los buques contrabandistas llevaban a cabo en la costas españolas copiosos alijos que supusieron una cuantiosa merma de las rentas que hubiesen podido aliviar la postración económica heredada del reinado de Fernando VII. La situación presupuestaria era tan crítica que impedía construir unidades navales con las que formar una eficiente barrera marítima, por lo que el Gobierno puso en manos de particulares la represión de esta lacra en este medio. Estas medidas fueron muy contestadas por la sociedad de la época, pues la corrupción que minaba desde dentro las contratas mantenidas con estas sociedades era manifiesta, sobre todo con la de Orts García y Compañía, que fue siempre objeto de enconadas críticas en la prensa.

La situación comenzó a normalizarse y las aprehensiones a incrementarse una vez que la Armada pasó a encargarse de la persecución del contrabando, en la época del segundo ministerio al frente de la Hacienda española de Alejandro Mon (1844-1846). Con buques comandados y tripulados por marinos profesionales, la formación de divisiones en el Resguardo Marítimo y la mejoría de la situación económica, que permitió la construcción de nuevas unidades navales destinadas a este objeto, la eficacia se vio incrementada, las aprehensiones se multiplicaron y la actividad contrabandista disminuyó en gran medida.

(49) *El Católico* (Madrid), 7 de diciembre de 1842.

(50) MORCILLO ROSILLO, pp. 71-78.

Fuentes

Archivos

Archivo Histórico de la Armada de Cartagena
Archivo Histórico Provincial de Murcia
Archivo Municipal de Cartagena
Archivo Parroquial de Alumbres

Fuentes hemerográficas

Diario Constitucional de Palma de Mallorca, Diario de Madrid, Eco del Comercio, El Áncora, El Católico, El Constitucional, El Español, El Espectador, El Popular, Gaceta de Madrid, La Posdata.

Bibliografía

- ARTOLA, M.: *La Hacienda del siglo XIX. Progresistas y moderados*. Alianza, Madrid, 1986.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Federico F. de: «La Marina durante la primera mitad del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, monográfico núm. 4. Madrid, 1989.
- : *Crónica de la Marina Española en el siglo XIX*. Tomo I: 1800-1868. Editorial Naval, Madrid, 1993.
- CANAL, J.: *El carlismo. Dos siglos de contrarrevolución en España*. Alianza, Madrid, 2000.
- CERVERA PERY, J.: *Marina y política en la España del siglo XIX*. San Martín, Madrid, 1979.
- COMELLAS, J.L.: *Los moderados en el poder, 1844-1854*. CSIC, Madrid, 1970.
- FERNÁNDEZ BASTARRECHE, F.: «El Ejército y la Marina en tiempos de Isabel II. Organización y estructuras internas», en *La era isabelina y el sexenio democrático (1834-1874)*, vol. XXXIV de la *Historia de España* fundada por R. Menéndez Pidal y dirigida por J. M.^a Jover. Espasa-Calpe, Madrid, 1981.
- FERNÁNDEZ GAYTÁN J.: «La marina carlista en las guerras civiles del siglo XIX», en *Revista de Historia Naval*, núm. 20. Madrid, 1988.
- FONTANA, J.: *La época del liberalismo*, vol. VI de FONTANA, J., y VILLARES, R. (dirs.): *Historia de España*. Crítica, Barcelona, 2007.
- FRASER, Ronald: *La maldita guerra de España*. Crítica, Barcelona, 2006.
- FUENTES ARAGONÉS, J. F.: *El fin del Antiguo Régimen (1808-1868)*. Síntesis, Madrid, 2007.
- GÁMEZ AMIÁN, A.: «Aproximación al contrabando en las costas meridionales durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX», en *Cuadernos de Ciencias Económicas y Empresariales*, núms. 9 y 10. Málaga, 1982.
- G.^a JIMÉNEZ, Antonio: *Guía de la Hacienda Pública. Parte legislativa de 1840 redactada bajo la inspección de la sección central de la Dirección general de Rentas Provinciales*. Madrid, 1841.
- G.^a MONTORO, Cristóbal: «Notas sobre el proteccionismo de los industriales malagueños del siglo XIX», en *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, núm. 2-II. Málaga, 1979.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, J.A.: *Aproximación a la historia militar de Cartagena. El gobierno de la plaza (1700-1996)*. Asociación Belenista Cartagena-La Unión, La Unión, 1999.
- JUTGLAR, A.: *Historia crítica de la burguesía en Cataluña*. Anthropos, Barcelona, 1984.
- LASARTE, J.: *Economía y Hacienda al final del Antiguo Régimen*. Instituto de Estudios Fiscales, Madrid, 1976.
- MAESTRE DE SAN JUAN PELEGRÍN, F.: «El contrabando por las costas de Murcia durante el reinado de Fernando VII», en *Murcia Histórica*, núm. 9. Murcia, 2008.
- MORCILLO ROSILLO, M.: «El estado de la navegación en el Mediterráneo visto por un diplomático español (1841)», en *Ensayos. Revista de la Facultad de Educación de Albacete*, núm. 14. Albacete, 1999.
- NADAL, J.: *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Ariel, Barcelona, 1975.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M.T.: *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Editorial Naval, Madrid, 1992.

LA ORGANIZACIÓN DEL SERVICIO DEL RESGUARDO MARÍTIMO EN ESPAÑA...

- PÉREZ PICAZO, M.T., y LEMENUNIER, G.: *El proceso de modernización de la región murciana (siglos XVI-XIX)*. Editora Regional de Murcia, Murcia, 1984.
- RAMÍREZ GABARRÚS, M.: *La construcción naval militar española. 1730-1980*. E.N. Bazán, Madrid, 1980.
- REGUEIRA RAMOS, José: «Los Larios en el Campo de Gibraltar», en *Almoraina*, núm. 17. Algeciras, 1997.
- RODA ALCANTUD, C.: *Historia e ingeniería en el siglo XIX. Vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo occidental. El arsenal de Cartagena*. Ayuntamiento de Cartagena y Universidad Politécnica de Cartagena, Cartagena, 2008.
- SÁNCHEZ MANTERO, R.: *Estudios sobre Gibraltar. Política, diplomacia y contrabando en el siglo XIX*. Diputación Provincial, Cádiz, 1989.
- TORTELLA, G.: *El desarrollo de la España contemporánea. Historia económica de los siglos XIX y XX*. Alianza, Madrid, 1994.
- VOLTES BOU, Pedro: «Espartero y Barcelona. Un decenio de agitación», en *Berceo*, núm. 148. Logroño, 2005.

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 BLAS DE BARREDA Y CAMPUZANO Y EL DEPARTAMENTO MARÍTIMO DE CARTAGENA DE LEVANTE (1761-1767)

Juan Antonio GÓMEZ VIZCAÍNO
Coronel de Artillería (R)

Resumen

La historia del departamento marítimo de Cartagena, desde su formación en los primeros años del siglo XVIII, traduce las vicisitudes funcionales y orgánicas de la Armada. Con base en la cronología de cada uno de los hombres que ejercieron la máxima autoridad departamental recogemos la evolución de la formación del arsenal del Mediterráneo, aportando una cartografía que hasta ahora permanecía inédita en los archivos.

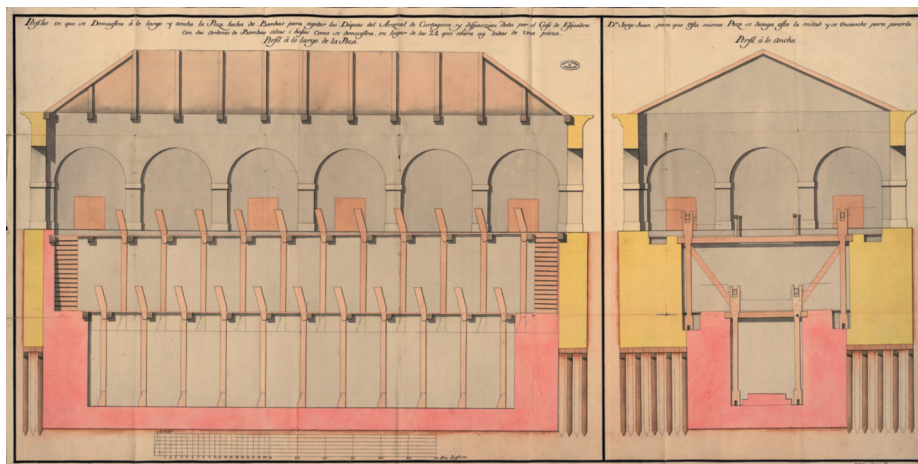
Palabras clave: cartografía, arsenal de Cartagena, general Blas de Barreda.

LOS acaecimientos que se suceden en la mediterránea ciudad de Cartagena de Levante y su departamento marítimo desde que por real orden de 3 de febrero de 1761 se produce el nombramiento del nuevo comandante general en la persona del teniente general Blas Clemente de Barreda y Campuzano (1), para suceder en el mando al marqués de Spínola, hasta el 24 de junio de 1762, en que tomó efectiva posesión, han sido relatados en un trabajo anterior que recoge el período de mando del citado marqués (2).

Respecto al estado de las obras en el arsenal, por una real orden de 5 de mayo de 1761 se había dispuesto «la formación de Poza de Bombas», para lo que se remitieron al ingeniero Sebastián Feringan los «perfiles correspondien-

(1) Agradecemos al capitán de navío José Julio Pavía Parareda las gestiones que, siendo comandante de Marina de Santander, realizó a nuestras instancias con Caja Cantabria, pues ello nos ha permitido ilustrar este trabajo con la imagen de tan prestigioso marino.

(2) REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núms. 126 y 129, años 2014 y 2015 respectivamente.



«Perfiles en que se demuestra a lo largo y lo ancho la poza hecha de bombas para agotar los Diques del Arsenal de Cartagena y disposición dada por el Jefe de Escuadra D. Jorge Juan, para que esta misma Poza se deshaga hasta la mitad y se ensanche para ponerla con dos ordenes de bombas altas y bajas como se demuestra [Madrid, 5 de mayo de 1761]». AGS, MPyD, XXXIV-5

tes a lo largo y ancho en que ha de quedar». Feringan no tardó en comunicar a Arriaga que daría «principio a esta obra luego que salgan de los diques los dos navíos que quedaron (...) que fue lo que D. Jorge Juan acordó antes de partir de aquí». Así que el 11 de julio remite la copia de los perfiles aprobados, comunicando que empezará la obra en cuanto se apruebe el «deshacer la mitad de la poza de bombas que agotan los diques de carena y volverla a reedificar para dos órdenes unas bajas y otras altas en lugar que ahora eran de una pieza y lo lavado de amarillo es lo que he aumentado para demostrar la obra que conviene hacer a lo que se ensancha», así que en ello se estaba trabajando (3).

Sobre la fortificación llevada a cabo en el puerto, el 24 de abril de 1762 el gobernador militar, conde de Bolognino, envía al secretario de Estado y de Guerra, Ricardo Wall y Devreux, un plano expreso «del modo con que he dispuesto fortificar aquel puerto» y le informa de que lo «hubiera remitido antes a V.E. si no hubiera retardado su ejecución la indisposición de D. Sebastián Feringan. Así mismo he recorrido las costas de Levante y Poniente para reconocer los parajes que faciliten desembarco, y aunque hay algunos son pocos acomodados pero a precaución tengo dispuesto seis cañones de a doce (...) [para] marchar a los parajes que se ofrezcan» (4).

(3) Archivo General de Simancas (AGS), Mapas, Planos y Dibujos (MPyD), XXXIV-5, y Marina, leg. 331, carta de don Julián de Arriaga a don Sebastián Feringán Cortés; Madrid, 5 de mayo de 1761. Y de Feringán a Arriaga; Cartagena, 11 de julio de 1761.

(4) AGS, MDyP, XXVIII-6; y Secretaría de Guerra, leg. 3484, carta del conde de Bolognino a don Ricardo Wall, 24 de abril de 1762.

Es esta una época en que la atención primordial que demandaba la actividad marítima había obligado a suspender las obras del arsenal en los primeros días del año, aunque este parón no afectará ni al pozo de bombas, ni al hospital, ni al muelle sur. Pero, considerando los perjuicios que se podían derivar de esta suspensión, a primeros de marzo se ordena al ingeniero director la continuación de todas ellas. Y es que el lapso comprendido entre el 19 de enero de 1762, cuando se tuvo conocimiento oficial de la declaración de guerra a los ingleses, y los primeros días de diciembre, en que se firmaron los preliminares de paz —aunque no se rubricaría definitivamente hasta el 12 de enero del año siguiente en París—, estuvo marcado por una relativa intranquilidad en los ambientes marinos. De este modo, a pesar de que las operaciones de corso sobre los buques británicos habían cesado desde julio del año anterior, la continua presencia de los piratas argelinos en aguas del Mediterráneo obligará a efectuar frecuentes reconocimientos sobre los presidios menores de Melilla, Peñón y Alhucemas, así como a mantener en tensa vigilia, tripuladas y armadas, a las escuadras de jabeques del recién ascendido capitán de fragata Antonio Barceló y el teniente de navío Vicente Pignatelli, junto con las galeotas de Diego de Torres, que continúan efectuando frecuentes salidas. Al propio tiempo, en Cartagena permanecían en puerto dos navíos y una fragata armados, en disposición de hacer el corso ante cualquier eventualidad (5).

Un buen ejemplo de esta incesante actividad es lo publicado en la *Gaceta de Madrid* en septiembre:

«Por cartas del capitán de fragata D. Antonio Barceló, y del teniente de navío D. Francisco Cisneros se sabe, que habiendo salido de *Cartagena* con los cuatro jabeques de su mando, y noticia de hallarse en aquellas costas otros tres, y una galeota de corso *argelinos*, los descubrieron, y atacaron el día 30 de agosto último; que puestos desde luego en fuga por distintos rumbos, logró Barceló alcanzar, y rendir uno, que envió a Alicante; y haciendo señal à Cisneros para que persiguiese con los jabeques *Aventurero*, y *Gavilán* uno que tenía a *sotavento*, como lo practicó, logrando también su rendición, y conducirle al mismo puerto, continuó Barceló con los jabeques *Cuervo*, y *Cathalán* la caza de las otras dos embarcaciones enemigas. En las apresadas se hicieron esclavos un Arráez, y 99 turcos y moros, habiendo muerto dos, y quedado herido igual número en este encuentro. También se recobraron 11 Christianos, de 18, que los Infieles acababan de cautivar, habiendo desembarcado en Benidorme» (6).

El puerto de Cartagena también será testigo de la arribada de diversas presas: dos jabeques argelinos que el 29 de agosto fueron apresados frente a la

(5) Catálogo de la colección Vargas Ponce (CCVP), vol. I, t. XXXVI, doc. 52, f. 62, y vol. I, t. XXXVI, doc. 50, f. 60.

(6) *Gaceta de Madrid* de 7 de septiembre de 1762. Para su más clara comprensión en adelante modificaremos la ortografía en las transcripciones que efectuemos de contenidos de esta publicación.

costa de Benidorm por la galeota *Golondrina*, al mando de Jaime Planells, y los jabeques del mando de Barceló; otros dos jabeques moros que en la mañana del 3 de septiembre fondearon conducidos por cuatro jabeques y una galeota que, al mando de Barceló, los habían apresado la víspera con 53 turcos, 41 moros, 2 colonios, 4 renegados y 11 cristianos, que fueron conducidos, todos ellos, al lazareto de San Julián; y el 26 de ese mismo mes, la goleta *Golondrina*, al mando de Jaime Planells, remolca un jabeque inglés llamado *Julio*, apresado la víspera en aguas de Calpe con su capitán, el escocés Bely Dung, y toda su tripulación: 2 tenientes, 1 piloto, 16 marineros y 2 turcos.

Pero, como muestra de esta situación, nada más relevante que la real orden dirigida al conde de Bolognino, corregidor y gobernador militar de Cartagena, para que informe sobre un memorial que el marqués de la Victoria ha dirigido al rey solicitando que «le haga gracia de las tierras del Rincón de San Ginés, para hacer en ellas una villa con su nombre de la Victoria» (7), alegando que la nueva villa que pretende fundar «servirá de freno a los piratas, para que se contengan en sus insultos». La evacuación de este informe no se demorará mucho, de modo que en el cabildo siguiente se da cuenta de haber reunido «los documentos que aclaran la legitimidad de los baldíos de esta ciudad y Rincón de San Ginés», y se aprueba una extensa y documentada respuesta donde se hará constar, entre otros extremos, que

«la solicitud que hace el marqués de la Victoria sobre que le conceda Su Majestad las tierras, montes, pozos, fuentes, abrevaderos, y cuanto contiene el paraje nombrado Rincón de San Ginés, comprendiendo el Cabo de Palos, islas del Mar Menor, y demás que se expresa en su memorial por las circunstancias y motivos que en él se enuncian; se hace preciso entrar confesando esta ciudad que de cuanto posee como las demás de estos reinos, comunidades, particulares, y que gozan el honor de ser vasallos de nuestro augusto monarca, pertenece a este Soberano, el dicho dominio que le caracteriza de tal, en todos sus reinos y señoríos, siendo esta circunstancia el más sólido título que les asegura del usufructo de todo cuanto gozan, bajo tan piadosa justificada protección, y supuesta esta notoria verdad de que nadie ha dudado entra la de demostrar la propiedad, y antigua posesión con que goza Cartagena lo que por dicho marqués se solicita».

Y, luego de este contundente prólogo, el informe prosigue con un excursus histórico, relacionando las mercedes y privilegios concedidos por los monarcas que han reinado, de lo que adjunta documentación bastante, para rechazar finalmente las

«razones que expone dicho marqués para inclinar el real ánimo de S. M. al fin que solicita no puede menos de dolerse al oír que ha abusado de la real

(7) Archivo Municipal de Cartagena (AMC), Libro de actas capitulares, sesión de 25 de mayo de 1862.

benignidad, aplicando a beneficio de particular lo que perteneció al común cuando no se halla el más leve fundamento para que se le impute este delito, pues si ha permitido se labren y cultiven algunas suertes de tierra en el nominado Rincón siempre fue con reales facultades, con notoria utilidad de este público y cuantas formalidades requiere el derecho y su más acrisolada obligación».

El informe termina exponiendo que, «en cuanto a que la nueva Villa que solicita fundar el marqués de la Victoria con este nombre servirá de freno a los piratas», esos parajes, de muchos siglos a esa parte,

«están resguardados por las torres respectivas y por las temibles armas del rey que es lo que sucede en los demás de la costa donde no hay poblaciones del mayor vecindario, no parece motivo que pida igual providencia con tan conocido perjuicio de este público, corto de término, y a quien no podía menos de causar mil embarazos una nueva jurisdicción en medio de la suya y especialmente en sus pastos, pesquerías y montes» (8).

El 2 de julio el citado informe se entrega al corregidor para su remisión al Consejo Supremo de Guerra, cuya resolución, de 29 de agosto del año siguiente, deniega la pretensión del marqués de la Victoria, «que debería proponer y solicitar otra gracia que no fuese en perjuicio de terceros» (9).

Pasados los años, este es el juicio que le merece el asunto al ilustrado Vargas Ponce:

«En efecto cedido aquel páramo a un particular de luces y poder, que en su mejora viese envuelta su fortuna y la de su descendencia, él haría en las inmediaciones de San Ginés una población. Ella fuera escudo con su vecindario contra las piraterías de los moros en todas aquellas playas, cuyas azoradas familias en un sinnúmero de veces los han visto venir a caza de esclavos, como los pudientes de Cartagena a caza de conejos a las islas. Estas en labor rendirían largas diez y seis mil fanegas de grano. El cual y la pesquería tan copiosa sobraba para el alimento de más de mil seiscientas personas. Todos marineros por naturaleza bastarían a tripular seis buques de línea. Semejante colonia de pescadores multiplicaría las encañizadas, disecarían las lagunas y pantanos, dándoles su fácil desagüe al mar; y restituyéndole la antigua y robada salubridad de aquel terreno abrirían las convenientes bocas a la albufera, y según es tan factible aparecería un vasto puerto, en lo seguro rival de Cartagena y de mayor ámbito. De este modo se aumentarían puertos y marineros, de que escaseamos igualmente» (10).

(8) AMC, Libro de actas capitulares, año 1762, sesión de 22 de junio de 1762.

(9) *Ibidem*, año 1763, sesión de 6 de septiembre.

(10) VARGAS Y PONCE, Josef: *Varones ilustres de la Marina española. Vida de D. Juan Josef Navarro, primer marqués de la Victoria*. Madrid, 1808.

En los años siguientes, a la actividad corsaria que no cesa —en lucha contra la cual siguen distinguiéndose las divisiones de jabeques de Barceló, las del teniente de fragata José Pereda y las del conde de Pignatelli— se agregan las frecuentes deserciones de esclavos y presidiarios en los trabajos del arsenal, para prevenir las cuales se colocó en la boca de la dársena una galeota armada. De estos incidentes, el más notable fue el ocurrido la mañana del 12 de abril de 1763, cuando estando

«amarrado en la dársena del Arsenal de Cartagena un gánguil cargado de tierra, se apoderan de él 20 esclavos moros del trabajo y casando la escota y aprovechando el viento fresco que soplabá del N.O. que les favorecía, consiguieron salir de la dársena sin que les ofendieran los disparos de fusil que les hicieron desde la Cabana y después desde la fortaleza del puerto. No hallándose a la sazón en el puerto ningún buque de guerra por haber salido el día anterior las galeotas, se dispuso que se embarcara en otro gánguil el alférez graduado don Luis Rivas con 12 soldados, algunos oficiales de mar y suficiente número de marineros a fin de darles alcance; asimismo salieron dos falúas mandadas por el capitán del puerto D. Nicolás Falsacapa y teniente D. Mateo O' Rian, que se hicieron seguir por 2 granaderos de la guardia y algunos marineros; salió también un jabeque mahonés que estaba para hacerse a la vela. Por fin, este jabeque alcanzó al gánguil a cosa de 2 leguas de Portmán, y como este no amainara después de recibir un cañonazo, se entabló una lucha en la cual los moros se defendían a pedradas, no rindiéndose hasta que de los 20 quedaron 6 muertos y 8 heridos» (11).

De un estado de 31 de agosto, según reconocimiento ejecutado por el médico y cirujano del Hospital Real, conocemos la situación de los turcos y moros que trabajan en el arsenal (12):

	TURCOS			MOROS		
	<i>Arráeces</i>	<i>Útiles</i>	<i>Inútiles</i>	<i>Útiles</i>	<i>Inútiles</i>	TOTAL
<i>Capitana</i>		100	11	141	10	262
<i>Santa Teresa</i>		103	9	101	7	220
<i>San Felipe</i>		95	11	99	8	213
<i>San Genaro</i>		76	10	118	13	217
<i>San José</i>	1	80	10	114	5	210
TOTAL	1	454	51	573	43	1.122

Hemos citado anteriormente una figura emergente en esta época en la Armada que, ya ascendido a capitán de fragata y embarcado en sus jabeques,

(11) MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1891.

(12) Archivo Naval de Cartagena (ANC), PIIG, leg. 21.

no cesa en la lucha contra la piratería, amparado en una decisión real que, a propuesta propia, le habilitaba para que

«por todo el entrante invierno se le permita hacer el corso, con libertad en la navegación, llevando solamente el jabeque nombrado el *Atrevido*, y otro suyo, que sirve de correo de Mallorca, mandado este por sujeto de su satisfacción, de cuyo valor, conducta y práctica en este género de embarcaciones dice tiene experiencia, y uno, y otro buque con sus tripulaciones y armamento de cuenta de S.M., tomando el mismo Barceló la gente para ellos, a su elección, de la de las galeotas, en verificándose su desarmo y valiéndose del auxilio de las otras dos divisiones de jabeques cuando las circunstancias lo requieran» (13).

Es este un buen momento en nuestro trabajo para dar cuenta de la impresión que le causa al joven comerciante irlandés Christopher Hervey la ciudad de Cartagena cuando la visita a mediados de abril de 1760:

«Ayer llegué a esta ciudad, montado en la silla de un caballo, y he estado paseando todo el día para ver el puerto y las fortificaciones, acompañado por el Sr. Bryan, el principal armador de este puerto. Es un inglés que llegó a España atraído por la idea de enriquecerse. El abandono de su país de origen para servir a extranjeros es una acción reprobable, pero no obstante creo que su caso tiene disculpa.

»La historia de esta atracción por otro país, según su propio relato, es como sigue: El era capataz para un tal Mr. Bird, en nuestros astilleros de Deptford. Un buen día, notó, que a menudo un tipo le seguía, y al encontrarse se quitaba el sombrero a modo de saludo. Por fin, un día, le preguntó qué quería, y el desconocido respondió, que el lugar era demasiado público para lo que quería decirle. Quedaron en verse aquella tarde en una taberna; y así lo hicieron. No obstante, nada quedó claro sino algunas vagas insinuaciones. Una segunda entrevista terminó en la misma forma; y quedaron en verse por tercera vez, y así quedó la cosa. Finalmente el Sr. Bryan dijo que no concedería otra entrevista a aquel tipo extraño si no le decía claramente qué es lo que quería.

»El fraile irlandés, pues eso es lo que era, le dijo que le había tenido tanto tiempo en suspense, solo para probar si él era idóneo para lo que le iba a proponer. Le hizo varias ofertas de parte del rey de España, que finalmente fueron aceptadas.

»Considerere —dice el Sr. Bryan— mi jefe Mr. Bird, me pagaba solamente 600 libras al año. Vine a España siendo mi propio jefe y hoy por hoy gano más de seis veces esa suma. Pensaba que la ventaja de este trabajo era demasiado grande como para que mi familia no lo aceptara. Incluso nuestros gastos serían totalmente cubiertos; todos mis muebles y pertenencias serían enviados a España después de mi llegada. En resumen, puse rumbo desde la Isla de Wight hasta el Mare de Grace, y de allí a París.

(13) ANC, PIIG, leg. 23.

»El embajador español en París, le proporcionó la cantidad de dinero que necesitó. Al pasar por casa de Lord Albemarle, nuestro entonces embajador británico en Francia, experimentó la sensación de traición a su patria, pero ya era demasiado tarde, para volverse atrás, y reanudó su viaje hacia la frontera española, sin parar en el camino.

»Ignorando cualquier otra lengua que el inglés, y no teniendo demasiado cuidado con el dinero de España, solía ofrecer su bolsa abierta a merced de los poco escrupulosos posaderos. El primer lugar que pisó fue El Ferrol cerca de La Coruña (The Groyne), pero más tarde fue trasladado hasta aquí.

»Sigue siendo un firme protestante, pese a todos los intentos e incluso grandes ofrecimientos que ha recibido. En los acuerdos que él formuló con la Corte de España, figuraba una cláusula por la que él no sería nunca molestado en sus ideas religiosas y tendría libertad para rescindirle contrato cuando quisiese. Aunque no se le ha impuesto nada contrario a sus ideas religiosas, se queja bastante de lo antipático de sus insinuaciones y de las burlas de sus empleados. De todas formas, rescindir el contrato, no le es de ninguna utilidad puesto que él, no puede volver a Inglaterra

»Nunca vi una persona lamentarse tanto por su patria; mas la decisión de nuestro gobierno de perdonarle o no, tras sus muchas peticiones de clemencia, dependerá de personas de más alta jerarquía que yo» (14).

BUQUES BOTADOS EN ESTA ÉPOCA (1762-1767)

<i>Clase</i>	<i>Nombres y advocaciones</i>	<i>botadura</i>	<i>Medidas</i>
Jabeque	<i>Garzota</i>	14/10/1762	335 t, 64 codos de eslora (c/e), 15 de manga
Galeota	<i>Brillante/Santa Rosalía</i>	16/2/1762	
Jabeque	<i>Atrevido/Santa Juan</i>	24/12/1763	72 c/e
Navío	<i>Velasco (11/12/1762)*/San Luis obispo</i>	18/8/1764 (21/5/1762)**	68 o 74 cañones
Navío	<i>San Genaro II (11/12/1765)*</i>	23/12/1765 (12/9/1764)**	68 o 74 cañones, 1.691 t, 92,18 c/e, 11,7 de puntal
Navío	<i>Santa Isabel (15/3/1765)*</i>	13/4/1767	70 o 68 o 74 cañones
Fragata	<i>Santo Rosalía (1/11/1766)*</i>	1/4/1767 (5/6/1766)**	30 o 26(?) cañones

* Fecha de la real orden por la que se le asigna esta denominación.

** Fecha correspondiente a la puesta en quilla.

FUENTE (entre otras): José Ignacio González-Aller Hierro, «Origen e identificación de algunos modelos de barcos del Museo Naval», en *Revista de Historia Militar*, núm. 76, 2002.

(14) TORRES-FONTES SUÁREZ, Cristina: *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*, Murcia, 1996; HERVEY, CHRISTOPHER: *Letters from Portugal, Spain, Italy and Germany in the years 1759, 1760 y 1761*, Londres, 1785.

Pero, antes de seguir adelante con nuestra exposición, hagamos una semblanza del nuevo comandante general, quien, nacido en Santillana del Mar (Santander) el 23 de noviembre de 1710, fue el cuarto hijo del matrimonio formado por Diego Domingo de Barreda Mier y Salinas y María Antonia de Campuzano y Velarde. Blas de Barreda llegó a este destino tras una larga e intensa vida profesional desde que el 1 de julio de 1725 sentase plaza de guardiamarina en la compañía del departamento de Cádiz (15); el 1 de enero de 1728 fue promovido a alférez de fragata y navegó en diferentes buques desempeñando comisiones en Lisboa y Oporto, cruzando el canal de la Mancha embarcado en la escuadra de Rodrigo Torres y, al año siguiente, pasó a la flota de Indias con el marqués de Mary realizando un viaje a la América septentrional. Ascendido



Blas de Barreda y Campuzano

a alférez de navío el 15 de febrero, ese mismo año embarca en el navío *África*, a bordo del que navega por los cabos de San Vicente y Santa María y las islas Terceras en protección de la recalada de las flotas de Indias. En 1732, embarcado en la flota del general Cornejo, participó en la expedición a Orán, en cuyas operaciones se conduce con tal bravura y habilidad que se hace merecedor de recomendaciones especiales. Al año siguiente, embarcado en una fragata, efectuó un viaje redondo a Filipinas y, una vez ascendido a teniente de fragata el 17 de junio de 1735, llevó a cabo una campaña por el Mediterráneo. Entre el 29 de agosto de 1737, fecha de su ascenso a teniente de navío, y el 28 de agosto de 1740, en que es promovido a capitán de fragata, sus navegaciones proseguirán por el Cantábrico, Montevideo y las islas Canarias.

El asalto del almirante inglés Edward Vernon a Cartagena de Indias le sorprende en la plaza embarcado en la escuadra del general Blas de Lezo. Levantando el sitio, durante el que evidenció un «extraordinario arrojo y biza-

(15) No hay asiento alguno en el año 1725 en *Catálogo de pruebas de Caballeros aspirantes* (Madrid, 1943), del Instituto Histórico de Marina, ni tampoco en la *Relación de los caballeros cadetes de las Compañías de Guardias-Marinas (1717-1834)*, de Juan Moreno de Guerra y Alonso (Madrid, 1913), que guarda el orden alfabético. Sí figura en el *Catálogo de Dalmiro de la Válgoma* un Pedro de Barrera Campuzano como padre del guardiamarina José de Barreda y Calderón de la Barca, oriundo de Santillana del Mar e hijo de Diego de Barreda y María Campuzano, lo que nos lleva a deducir que es su hermano mayor.

rría», es comisionado para llevar a Madrid la buena nueva de la victoria. Acto seguido se le confió el mando del navío *Brillante*, integrado en la escuadra del marqués de la Victoria que operaba en el Mediterráneo y donde tendrá una destacada actuación en Cabo Sicié en febrero de 1741. En este combate frente a la escuadra del almirante Mathews, según consta en la certificación que le dio su general en Cartagena el 8 de abril a bordo del *Real*, «sostuvo tres horas de combate contra otros dos de 60 y 70; después hizo un continuo fuego al brulote que logró volarle cuando iba a incendiar nuestra Capitana pasando después a socorrerla con el San Fernando, sufriendo un nuevo combate de la Almiranta inglesa y los navíos inmediatos...», siendo su comportamiento calificado de muy brillante y de muy notables su valor y su pericia (16).

El 14 de mayo asciende a capitán de navío y obtiene el mando del navío *Hércules*, de la misma escuadra, con el que llevó a cabo una campaña de corso por el Mediterráneo hasta el 26 de septiembre, en que desembarcó. Embarcado de nuevo el 16 de junio de 1747, al mando otra vez del *Brillante* realizó una intensa campaña por el Mediterráneo, para pasar al año siguiente en comisión a los departamentos de Brest y Rochefort. Ese mismo año fue destinado a Ferrol, donde desarrolla una campaña de cruceros y corso en la costa del mar Cantábrico, interrumpida al haberse ordenado el desarme de su buque, momento que aprovechó para pasar a Francia y atender al restablecimiento de su quebrantada salud, una vez concedido el permiso correspondiente el 1 de abril de 1749. Por real orden de 1 de abril de 1750 regresa al departamento de Cartagena y en marzo de 1752 toma el mando del navío *Septentrión*, cuyas propiedades debe estudiar al haber sido construido con arreglo a un nuevo modelo. Las pruebas del *Septentrión* le ocupan hasta agosto, cuando pasa al mando del navío *Tigre*, que formando división con los jabeques *Mallorquín*, *Ibicenco*, *Catalán* y *Valenciano* ejecuta acciones de corso por el Mediterráneo, entre los cabos de San Antonio y Finisterre. Durante este periplo en su hoja de servicios se anotarán notables acciones navales y de transporte; entre estas, conducir al Regimiento de Infantería África de Barcelona a Mallorca. Al año siguiente, por disposición de 17 de mayo del comandante general del departamento pasa al navío *Reina* y desembarca el 21 de septiembre en virtud de real orden de 8 del mismo para nuevamente atender a la recuperación de su quebrantada salud. Comenzó 1754 al mando del navío *Galicia*, con el que cruza el Mediterráneo en el desempeño de importantes comisiones reservadas ante las regencias de Argel, Túnez y Trípoli.

Promovido a jefe de escuadra el 30 de mayo de 1755, embarca en el navío *Infante*, donde enarbola su insignia, y junto con el de igual clase *Dragón* y la fragata *Flecha* zarpa con destino a Ultramar el 20 de junio. Tras la arribada queda de comandante del apostadero de La Habana, donde desarrolló una importante labor en la mejora del arsenal y astilleros, como acredita la botadura de los navíos *Astuto*, *San Genaro* y *San Antonio*; las fragatas *Santa Bárbara* y *Guadalupe*; los bergantines *Santa Teresa*, *San Carlos* y *San José*; el

(16) BARREDA Y ACEDO-RICO, Juan de la: *La Casa de Barreda en Cantabria*. Santander, 2001.

paquebote *San Juan*, y la goleta *San Isidro*. También fue muy importante en esta etapa cubana su labor cartográfica, en la que se destaca el «Plano de la bahía de Siguagua y montes de sus contornos donde están los cortes de madera para la construcción de los navíos del Rey». Fechado en 1759, dice ser del «Excmo. Sr. Don Blas de Barreda, Teniente General de la Marina (*sic*) y Jefe del Apostadero de La Habana», y en él se señalan los cayos de la bahía y parajes próximos a la costa, así como las salinas de la península de Hicacos (17).

El 15 de julio de 1760 asciende a teniente general. Y aún no había regresado de Ultramar cuando, por real orden de 3 de febrero de 1761, es nombrado, en propiedad, comandante general del departamento marítimo de Cartagena. Pero su llegada al citado departamento no se produjo hasta el 21 de junio del año siguiente, ya que antes hubo de efectuar su presentación en la corte y reconfortar, una vez más, su deteriorada salud con una estancia en los baños de Archena, tras serle concedida licencia por real orden de 25 de mayo de 1762.

Con respecto a la estructura administrativa del departamento, había sido reorganizada por real orden de 3 de julio de 1761, dentro de la reestructuración general del número de ministros principales y demás individuos del Cuerpo del Ministerio de Marina, la cual fijaba el número que correspondía a cada uno de los departamentos. En el de Cartagena, además del intendente, el contador y el tesorero, habría 2 comisarios ordenadores, 10 comisarios de guerra y de provincia, 16 oficiales primeros, 20 oficiales segundos, 28 contadores de navío y 28 maestros de jarcia —en estas cifras no están incluidos los que de sus graduaciones estén empleados en contralores de hospital, archiveros, guardalmacenes—. En Cartagena viene desempeñando el cargo de intendente general Juan Domingo de Medina, mientras que los de comisario de guerra y contador principal y el de tesorero los ejercen el comisario ordenador Joaquín Gutiérrez de Rubalcava y José de Ambulodi, respectivamente. Entre los miembros de este cuerpo destinados en el departamento también se encuentra el contador de navío Antonio Valdés, que había llegado procedente de Ferrol por real orden de 19 de diciembre de 1764. Aquí permanecerá hasta agosto de 1767, en que será destinado al de Cádiz.

En cuanto a las fuerzas de Marina de la guarnición, el Real Cuerpo de Batallones, desde la Ordenanza de 1748, tenía destacados el 6.º y el 7.º, subdivididos en seis compañías cada uno y a cuyo mando se hallaban sendos capitanes de fragata. Es muy significativo el hecho, aunque significamos su carácter personal, la limosna que en 1764 hace el capitán de fragata Juan Antonio Mozo (18). Mozo, que hasta su ascenso había sido capitán de la 4.ª Compañía del 6.º Batallón, aprovechando un desembarco en Cartagena donó 300 reales

(17) Se conserva en el Museo Municipal de Cárdenas. Obsérvese el empleo y la fecha que consta en la leyenda de este mapa en relación la fecha atribuida, ya que su ascenso a teniente general no se produce hasta el año siguiente.

(18) AMC, caja 10-4. Así consta en el libro de la citada cofradía sacerdotal de San Juan Nepomuceno (años 1757-1774), instituida en la ayuda de parroquia de San José, y que recoge el cabildo general celebrado el 30 de junio de 1764.

de vellón para costear la aureola de plata de una nueva imagen de san Juan Nepomuceno que la cofradía del santo había encargado a Francisco Salzillo (19). Quizá la devoción que le profesaba al santo se remontase a sus tiempos de teniente navío al mando del jabeque *Cazador*, uno de los de la Escuadra de Guardacostas de Barlovento, que tuvo a su mando don Juan de Lángara (20).

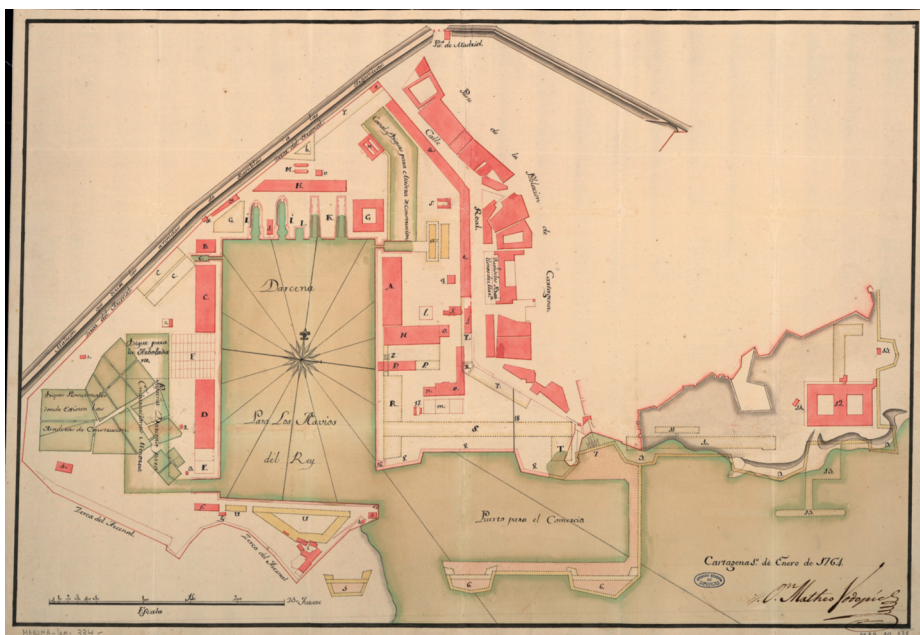
El Real Cuerpo de Artillería de Marina, denominación adoptada por real orden de 22 de marzo de 1763 y que sustituyó al de Brigadas «en atención a lo bien que se han distinguido sus individuos en la defensa del castillo del Morro y plaza de La Habana», tiene en Cartagena un Estado Mayor compuesto por un capitán de fragata comisario provincial, un teniente de fragata segundo comisario ordinario, que ejerce simultáneamente las funciones de sargento mayor y ayudante general con el título de ayudante mayor de la artillería, un número indeterminado de oficiales de bombardas y de brulote según las necesidades, y un maestro subalterno para la Escuela de Artillería, mientras que la fuerza se articula en las brigadas 4.^a, 5.^a, 6.^a y 7.^a

Muy significativo también es el culto que los artilleros de mar ofrecen a su patrona, santa Bárbara, en el convento de Nuestra Señora de la Merced. Entre las muchas imágenes que allí se veneraban, sobresalía la de la mártir, emplazada en un altar barroco ornado con atributos artilleros. Su capilla fue fundada en 1731 por el capitán Domingo Carpi, a la sazón comisario ordinario de la Artillería de Marina en esta ciudad, según nos revela la lectura de la leyenda que allí existía. Era una imagen nimbada de 70 centímetros de altura, en la que la santa, de rodillas, con la mano derecha en el pecho, portaba en la izquierda la palma del martirio que padeció; en segundo término se observaba un castillo, símbolo de la fortaleza donde su padre y verdugo la tuvo encerrada, sobre cuya torre del homenaje un ángel apoyado sostenía en la mano izquierda una custodia. Por encima de este, un cielo donde, entre nubes, remataban el conjunto cuatro cabezas angelicales; en el recuadro podemos leer HERMANDAD DE ARTILLEROS DE LAS BRIGADAS DE LA REAL ARMADA DE MAR OCEANO, y en la filacteria, SI DEUS PROPTETATORIA NOBIS CONTRA NOS (21).

(19) En 1762 se ajustó su hechura en 1.950 reales. Más adelante se le agregó un niño, sentado en la peana junto a un bonete que hizo el mismo Salzillo, y una custodia de plata, para las santas reliquias, labrada por el maestro platero José Aguirre. *El Noticiero de Cartagena*, 16 de enero de 1952.

(20) Juan Antonio Mozo y Mozo de la Torre. Según el *Catálogo* (1943) de Dálmiro de la VÁLGOMA y el Barón de FINESTRAT, nacido en Santa Marta (Tierra Firme) en 1719, es hijo del capitán José Sebastián Mozo y María Antonia Mozo de la Torre. No obstante, MORENO DE GUERRA, en su *Relación* (1913), cambia el orden de sus apellidos y sitúa su nacimiento en Manita (América) sin especificar fecha. Sentó plaza en la Real Compañía de Guardias Marinas el 24 de julio de 1735, y siendo teniente de navío fue comandante del jabeque *Cazador* y, en el departamento de Cartagena de Levante, capitán al mando de la 4.^a Compañía del 6.º Batallón. Tras su ascenso a capitán de fragata embarca sucesivamente en los navíos *Cuervo*, *Triunfante* y *Galicia*, el jabeque *Aventurero*, el navío *Glorioso* y otra vez en el *Triunfante* hasta el 14 de junio, fecha en que pasa a disfrutar de cuatro meses licencia en Palencia, su patria, al cabo de la cual se incorporará al departamento de Cádiz.

(21) CAÑAVATE NAVARRO, Eduardo: «Santa Bárbara, patrona de los artilleros», en *El Noticiero de Cartagena*, 4 de diciembre de 1959.



Plano del arsenal de Cartagena con las obras realizadas en el último trimestre de 1763. Cartagena, 1 de enero de 1764. AGS, MPyD, X-138

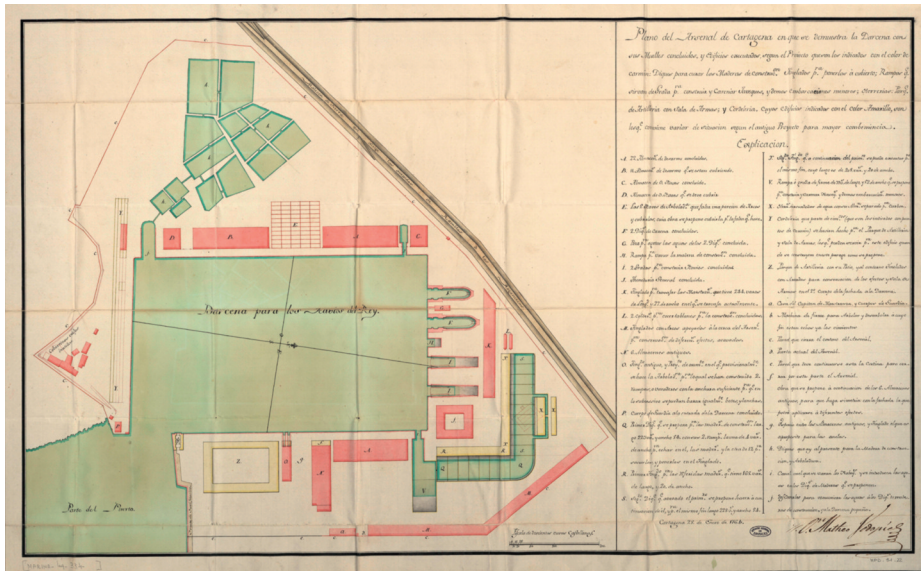
No es de extrañar que los artilleros embarcados profesasen esta devoción a una santa bajo cuyo patronazgo se cobijaban desde muy antiguo y en cualquier lugar, heredera de aquella conmemoración un 4 de diciembre de 1521, a la altura de las islas Molucas, en el oratorio donde la veneraban los marinos que junto a Magallanes y Elcano completaron la primera vuelta alrededor del mundo (22).

Conocemos el estado de las obras en el arsenal al comenzar 1764 por el extenso informe, acompañado de detallados planos de la dársena y de la plaza, que el ingeniero director de las obras, Mateo Vodopich, remite a Julián de Arriaga. En él da cuenta de las realizadas en el último trimestre del año anterior, «del estado en que hasta el día de la fecha se hallan», señalando «las ya concluidas, las que se están continuando para su conclusión (...) [y] las que faltan ejecutar» (23).

Y con fecha 25 de enero, después de la reunión mantenida por el comandante general con «Jorge Juan, el intendente Juan Domingo de Medina, el ingeniero en jefe Mateo Bodopich, el capitán de la maestranza y el construc-

(22) CORDERAS DESCÁRRAGA, José: *Un estudio de santa Bárbara*. Sevilla, 1986.

(23) AGS, MPyD, X-138; y Marina, leg. 334, carta y explicación de Mateo Vodopich a Julián de Arriaga.



AGS, MPyD, LI-22 «Plano del arsenal de Cartagena en que se demuestra la dársena con sus muelles concluidos y edificios ejecutados (...), diques para curar las maderas de construcción. Tinglados; Rampas (...) para jabeques (...) Herrerías, Parque de artillería con su sala de armas, etcétera... Por D. Mateo Vodopich». Cartagena, 25 de enero de 1764

tor» y de recorrer juntos los parajes de las obras, se remiten los planos correspondientes, indicando «las obras más precisas de este Arsenal, examinando ambos la importancia de poner a cubierto las maderas de construcción, y arboladuras en las cinco naves empezadas», y «viendo que los diques provisionales están llenos de maderas, y que no hay cobertizos para orearlas, sino el tinglado para el trabajo de las Maestranzas, que aún no se ha finalizado, y este está destinado para otros trabajos en carenas, y construcción de navíos y otras embarcaciones menores, y mayormente en el presente caso de estarse acopiando tantas para la fábrica de los seis navíos por asiento, lo precio, y urgente que se hacen las referidas obras, pues sin ellas no se puede contar con la duración de los navíos», añadiendo la necesidad de «hacerse una rampa, donde se construyan, y carenen jabeques, pontones, gánguiles, y otras embarcaciones menores, cuya precisión es manifiesta, por hallarse las dos gradas ocupadas con la construcción de navíos», todo ello al este de la Teneduría general, explicando al mismo tiempo «donde en lo sucesivo se pueden colocar la Cordelería, Parque de Artillería y Herrerías» (24).

(24) *Ibidem*, LI-22 y LI-21; y Marina, leg. 334, carta de D. Blas Barreda a D. Julián de Arriaga. Cartagena, 25 de enero 1764. Dentro un expediente sobre presupuesto de las obras de diques en el arsenal de Cartagena.

En cuanto a la construcción naval con arreglo a las especificaciones de Jorge Juan y a cargo de Eduardo Briant, en noviembre se llevaron a cabo las pruebas de navegación del navío *Velasco*, para lo que se ordenó el embarque en él del marqués de Casa Tilly con la dotación del *Atlante* (25). Verificado el transbordo el 31, salió de Cartagena el 6 de noviembre para regresar el 21. El informe posterior destacaba las cualidades del buque y sus ventajosas propiedades, manifestando como conclusión «la conveniencia de que los navíos se clasificasen en tres o cuatro clases, y que se adoptasen reglas inalterables para las de sus popas en general, se eligiese la forma arqueada, por ser en su concepto la mejor y más conveniente». A tenor de lo expuesto, S.M. decidió que «el plano y medidas con que está construido se sigan enteramente para los buques de igual porte, como también las variaciones practicadas respecto al primitivo método de los constructores ingleses en el uso de la clavazón, francarriles y demás aumentos de la fortificación...» (26). De no menor importancia es la aportación a la construcción naval del capitán de fragata Antonio Barceló, fruto de la experiencia adquirida en el curso de sus constantes navegaciones a bordo de los jabeques y, especialmente, de lo observado en el *Atrevido* desde que había sido puesto bajo su mando. Barceló propone que «se ponga al medio el aparejo apolacrado, y una contraquilla o zapata para que salga más a barlovento, como también que los jabeques de sucesiva construcción sean iguales a este en porte, aparejo y proporciones en consideración a lo ventajosa que las ha acreditado la experiencia...» (27).

En 1765 tiene lugar uno de los acontecimientos de mayor trascendencia de esta época y que constituyó una verdadera revolución para la ciudad. Se trata de la arribada de numerosos buques a su puerto y la llegada de distinguidas personalidades, entre ellas el marqués de la Victoria, que debía tomar el mando de la escuadra formada para conducir a la infanta María Luisa, hija de Carlos III, a Italia para casar con Leopoldo de Lorena y, al regreso, conducir a la futura princesa de Asturias, M.^a Luisa de Borbón Parma, que venía a casar con el príncipe de Asturias, futuro Carlos IV. En efecto, para 2.º comandante de dicha escuadra se designa, por real orden de 27 de mayo, al comandante general del departamento marítimo, Blas de Barreda, y el 11 de junio ya se encuentra en la ciudad el marqués de la Victoria, cuya figura era muy recordada desde aquellos años en que permaneció anclado en el puerto tras la batalla de Tolón y posteriormente ejerciendo el mando del departamento (28), que en

(25) CCVP, Volumen I (continuación), t. XXXVI, doc. 137, f. 156. Real orden de 19 de octubre de 1764 por la que se dispone «el paso del marqués de Casa Tilly del navío *Atlante* al *Velasco* para probarlo»; y ANC, PIIG, leg. 22.

(26) *Ibidem*, doc. 142, f. 163. Real orden de 4 de diciembre de 1764 por la que se dispone que «dadas las buenas propiedades del navío *Velasco*, experimentadas en su primera salida de ese puerto, ha resuelto S.M. que el plano y medidas con que está construido se sigan enteramente para los buques de igual porte, como también las variaciones practicadas respecto al primitivo método de los constructores ingleses»; y ANcN, PIIG, leg. 22.

(27) ANC, PIIG, leg. 22.

(28) GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: «El Departamento Marítimo de Cartagena de Levante (1741-1750) y el marqués de la Victoria», en *Revista General de Marina*, julio 2007.

ese mismo día es cumplimentado por una comisión de regidores que al dar cuenta del hecho dicen que lo

«efectuaron en sus respectivos coches hasta el muelle precedidos de los clarineros, porteros, y demás individuos de este ayuntamiento que es práctica en iguales actos embarcándose todos en el falucon real que a este efecto envió dicho Excmo. adornado de los damascos, y demás ostentación posible, y autorizado con la corneta a proa insignia reservada únicamente a los jefes de escuadra como mariscales de campo del rey en cuya disposición llegamos a bordo del *Rayo* donde fueron recibidos en su portalón por dicho general, y todos los comandantes de los navíos de la escuadra con la mayor parte de la oficialidad de ella al son de toda la música de los caballeros guardas marinas, y batallones de esta hallándose formadas sobre su alcázar, pasando en el orden correspondiente a la cámara de popa donde después de tomar asiento, ocupar el suyo en lugar inferior dicho Excmo. el nominado don Francisco Tacón le dijo: que no era aquella la primera vez que ofrecía a S.E. la ciudad de Cartagena sus respetos que ya lo había efectuado en el año de cuarenta y cuatro con el plausible motivo de volver victorioso de las armas inglesas en aquel célebre combate en que se confirmó la Europa en las creencias de cuanto pueden las armas del Rey aunque desiguales en su número cuando se hallan mandadas por un héroe a el que preservaba su destino para dar aun mejores días a la Nación, siendo quien condujese desde Nápoles a Barcelona a nuestro augustísimo soberano, y a quien se reservaba la gloria de transportar de este puerto al de Génova a la señora Infanta de España doña María Luisa de Borbón archiduquesa de Austria, y después desde dicho puerto a España a la princesa de Asturias nuestra señora de quien espera esta monarquía la perpetua sucesión de sus Soberanos sobre cuyos motivos felicitaba esta ciudad a S.E. deseando ocasión en que acreditarle su afecto y estimación tan merecidos a las distinguidas circunstancias y mérito de su persona; a cuyas expresiones correspondió con las de mayor urbanidad, y política asegurando a esta ciudad de su reconocimiento e inclinación con el que deseaba en cuantos asuntos se proporcionasen complacerle, que en el mismo orden que el recibimiento fue la despedida saludando luego que ocuparon el falucon a la voz con tres viva el Rey a que se le respondió con la marinería del mismo con siete e inmediatamente disparó el nimbado navío once cañonazos, terminándose todo con el mejor orden y ostentación posible, lo que comunica a esta ciudad en cumplimiento de su obligación...» (29).

La predilección del marqués por esta ciudad era notoria y no hubo ninguna alusión al pleito que en 1762 mantuvo con ella.

Por su parte, la *Gaceta de Madrid* describe así el acontecimiento:

«La señora infanta doña María Luisa llegó el 22 de junio por la tarde á la ciudad de Cartagena, en donde fue recibida con las aclamaciones de un

(29) AMC, Libro de actas capitulares, sesión de 11 de junio de 1765.

concurso numeroso, y saludada con triplicada salva de la artillería de la plaza y de la escuadra que estaba destinada para conducir a S. A., la cual se compone de nueve navíos de guerra, nombrados el *Rayo*, de 80 cañones, y el *Triunfante*, *Atlante*, *Galicia*, *Princesa*, *Arrogante*, *Guerrero*, *Velasco* y *Poderoso* de 70; y también de los chambequines *Garzota* y *Andaluz*, y de otras cinco embarcaciones menores: mandada por el capitán general marqués de la Victoria; y á las ordenes de éste el teniente General D. Blas de Barreda y el jefe de escuadra D. Luis de Córdova. Aquella noche permitió S.A. que besasen su real mano a los generales y oficiales de marina, y asistió después á la iluminación y fuegos que se habían dispuesto en su obsequio. El 23 lograron el mismo honor el Ayuntamiento de dicha ciudad y varias personas de distinción de ambos sexos: Por la tarde tubo la benignidad de asistir á una fiesta de toros que estaba prevenida, y se halló en ella muy divertida y contenta. Dicho día se embarcaron los equipajes. El 24 por la tarde fue S.A. á ver los arsenales, y á las seis y media se embarcó en la falúa del navío *Rayo*, gobernada por el propio marqués de la Victoria, haciendo los Vajeles de la Escuadra nueva triplicada salva de su artillería: en esta disposición entró á bordo del *Rayo*, cuya cámara principal y camarotes estaban primorosamente adornados. Al amanecer del día siguiente salieron los navíos *Princesa*, *Galicia*, *Guerrero*, *Velasco*, *Arrogante* y *Poderoso*, con los chambequines y una de las pequeñas embarcaciones para esperar á la boca del puerto formados en línea paralela; y quedaron el *Triunfante* y el *Atlante* para acompañar al *Rayo*, los que fueron remolcados al amanecer mismo. Al salir el navío de S.A., fuera de punta y bien manifiesto su buque y real insignia, se arriaron todos los demás sus gavias y hicieron triplicada salva del mismo modo que lo habían ejecutado en el puerto, saludando á S.A. las tripulaciones con nueve veces viva el rey; y unidos todos se formaron en dos columnas y siguieron su derrota aprovechando el viento terral; pero habiendo calmado éste no pudieron separarse de la vista del puerto. El 26 a las cinco de la mañana volvió el viento favorable y continuaron su rumbo felizmente. Las cartas de Cartagena aseguran que en todo el 27 no se había vuelto á avistar la escuadra: y de todos modos hay la satisfacción de saber que la señora infanta archiduquesa proseguía sin la menor novedad en su preciosa salud» (30).

El 17 la escuadra fondeó en Génova, y al amanecer del 25 de nuevo navegaba rumbo a Cartagena conduciendo a bordo a la futura princesa de Asturias, para arribar a este puerto en la tarde del 11 de agosto, después de una navegación de dieciocho días.

Para recibir a la duquesa de Parma, futura princesa de Asturias, la ciudad se engalana nuevamente y esa misma noche

«celebró (...) el arribo de S.A. con iluminación, arcos de perspectiva, y varias orquestas de música que se gozaban desde la habitación de la Princesa.

(30) *Gaceta de Madrid*, núm. 27, 2 de julio de 1765.

El 12 por la mañana admitió S.A. á besar su Real mano a toda la Oficialidad, precedida del Excmo. Sr. Conde de *Aranda*, quien de *Valencia* pasó á *Cartagena* á tributar sus debidos obsequios á S.A., que por la tarde no asistió á la fiesta de toros que hubo, con el justo motivo de su luto. Por la noche pasaron por delante de Palacio algunos carros triunfales y máscaras, coronando estas demostraciones de regocijo un castillo de fuego que se quemó. El 13 por la mañana admitió la Princesa la Diputación de la Ciudad, que en nombre de ella le dio el parabién de su dichosa llegada, besando su Real mano. Por la tarde se divirtió S.A. con muestras de mucha complacencia en ver todos los *Arsenales*, y por la noche hubo mojiganga, carros triunfales, y orquestas de música, como en las noches antecedentes. El 14 a las 5 de la mañana salió S.A. de *Cartagena* para el Sitio de *S. Ildefonso*; y por los Partes diarios que allí se reciben se sabe que continuaba S.A. su viaje con toda felicidad...» (31), acompañada por los marqueses de la Victoria y, hasta Albacete, por el conde de Aranda.

La crónica por parte de la ciudad da cuenta de lo acontecido durante los días de estancia de S.A.R., que se alojó en el edificio de Intendencia General de Marina. Los actos comenzaron el día 12 con un tedeum en el convento de San Agustín oficiado por el obispo de Tenes, auxiliar del de Cartagena, que el cabildo municipal, durante el besamanos, aprovechó para pedir a la princesa la gracia del voto en Cortes para la ciudad. Son de destacar asimismo la actuación, en un tablado delante del ayuntamiento, de la banda de música de Marina que vino con la princesa, concierto al que la iluminación con los faroles pintados que lució la galería, frente y torre de la casa consistorial dio realce; las veladas orquestales en el mismo marco celebradas a diario durante la estancia regia; los arcos que se elevaron en la plaza de las Monjas y en las bocacalles; el adorno con que lucieron todas las calles de la ciudad que recorrió la princesa; el castillo de pólvora; el carro triunfal con parejas de máscaras sacado por los gremios; la iluminación de la Muralla del Mar, el castillo de la Concepción y la Iglesia Mayor, y la puesta en quilla por parte de la maestranza del navío *Astuto II*, uno de los seis que se construyen en este arsenal.

La larga estancia en Cartagena del conde de Aranda —en aquella época capitán general de los reinos de Valencia y Murcia—, que se prolongó desde su llegada el 20 de junio, hasta mediados de agosto como consecuencia de sus obligaciones en los actos protocolarios de recibimiento y despedida de las infantas, le permitió recorrer, una vez que se le facilitaron «las embarcaciones y gente de mar» que pidió (32), las defensas del litoral y plaza por mar y tierra en relación especialmente con la defensa del arsenal que se está construyendo, llegando hasta Águilas (33), e informando a S.M. de una situación que consi-

(31) *Gaceta de Madrid*, núm. 34, 20 de agosto de 1765.

(32) ANC, PIIG, leg. 23. Se le facilitaron la balandra de guardia y la falúa de la comandancia de intendencia de Marina, con 76 hombres de tripulación, navegando durante cuatro días.

(33) DÍAZ MARTÍNEZ, LUIS: «El conde de Aranda. Bicentenario de su muerte, 1798-1998», en *Cuadernos de Temas Aguileños IV*. Murcia, 1997.

deraba debía remediarse con urgencia pues, como describirá posteriormente, «hallé que estaba totalmente indefensa y el Arsenal expuesto a un golpe de mano, siempre que cualquier enemigo de la Corona lo intentase. Por lo que sobre el mismo terreno observé el modo más fácil y útil de ponerlo a cubierto, que es fortificar las alturas inmediatas a la ciudad...» (34).

Aunque no conocemos los términos de la exposición del conde de Aranda al rey, es lo cierto que el 1 de noviembre el brigadier ingeniero Pedro Martín Cermeño ya tenía orden de pasar a Cartagena para llevar a cabo el proyecto de fortificación de la plaza. Cermeño debía pasar previamente por Valencia para recibir instrucciones del capitán general, quien el 6 de diciembre expresa que debe «proyectar cómo disponer sus defensas, a fin de cubrir el considerable Arsenal, que con tanta importancia, y coste de la Corona se halla establecido», así como otros aspectos referidos a la futura progresividad de las obras en los resguardos que se construyan, los «puntos dispersos que deben ocuparse» y «que sean las obras practicables con la mayor brevedad; pues la intención de S.M. sería de que a la primavera se hallasen en estado: pero conviniendo Yo que esto sea imposible, no puedo sino indicarlo a V.S. para que su talento aplique la idea, y disposiciones a la brevedad, que una cuidadosa vigilancia pueda cumplir cuanto antes».

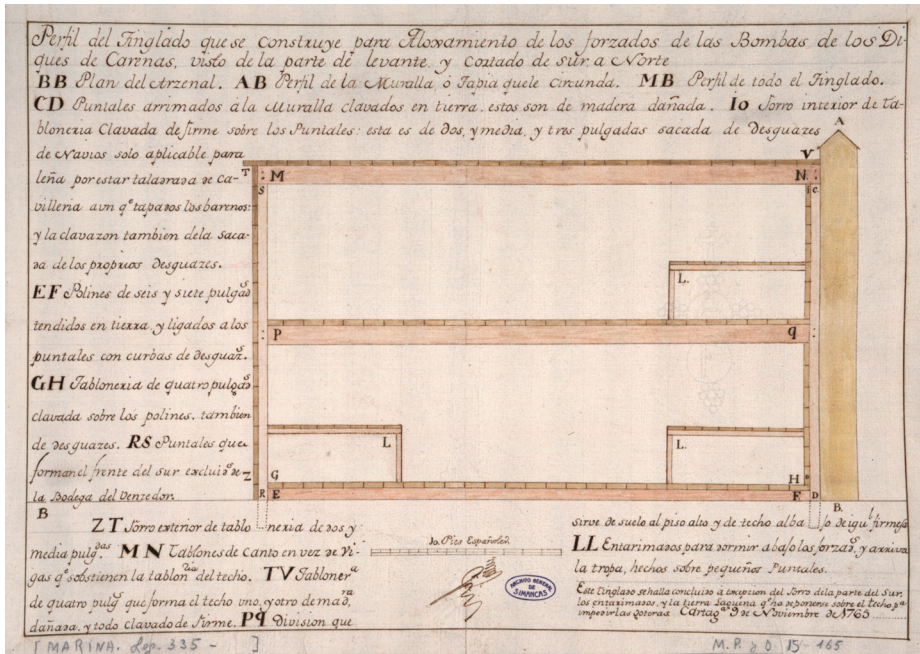
Cuando Cermeño llega a Cartagena, el gobernador militar, conde de Bolognino, está prevenido para que le facilite su cometido. También lo está el ingeniero director de las obras del arsenal, Mateo Vodopich, para que concurra a las operaciones por sí y sus subalternos, de manera que el proyecto quedó redactado el 30 de abril del año siguiente y fue remitido a las autoridades competentes (35). Pero habrán de transcurrir veinticuatro años para que todo este conjunto de fortificación permanente abaluartada y sus castillos exteriores quede rematado.

El alojamiento de los forzados que se emplean en el funcionamiento de las bombas de los diques de carena constituye una preocupación constante (36), de modo que el intendente, de acuerdo con el capitán de maestranza, dispone construir un albergue provisional para estos penados. Pero en octubre de 1765, ya comenzada la obra, el comandante general, que no aceptó de muy buen grado esta construcción al realizarse sin solicitar su parecer y su permiso, decidió visitarla y comprobó personalmente que el edificio no reunía las condiciones necesarias para el objeto al que se pensaba destinarlo pues, dada su proximidad a las tapias del arsenal, era presumible que se produjesen con frecuencia fugas y alarmas de los reclusos. Así pues, ordenó al intendente

(34) Carta del conde de Aranda al ministro de la Guerra, Juan Gregorio Muniain, remitiéndole el proyecto de Cermeño. Cit. por RUBIO PAREDES, J.M.^a: *La muralla de Carlos III en Cartagena*. Murcia, 1991.

(35) Archivo General Militar de Madrid, sign. 4-4-5-13.

(36) ANC, PIIG, leg. 22. Ya a mediados del año anterior una real orden había dispuesto que «de no poder los desterrados y esclavos del Rey, sostener por sí solos el trabajo de las bombas, prevengo a V.S. de orden de S.M. que como la necesidad hace ley, reciba los peones inexcusables a fin de intercalarlos con aquella gente en la expresada fatiga...».



Perfil del tinglado que se construye para alojamiento de los forzados de las bombas de los diques de carenas, visto desde la parte de levante y cortado de sur a norte. Entre sus leyendas descriptivas hay una, en el ángulo inferior derecho, que dice: «Este tinglado se halla concluido a excepción del forro de la parte del Sur, los entarimados, y la tierra laguena que ha de ponerse sobre el techo para impedir las goteras. Cartagena 9 de noviembre de 1765». AGS, MPyD, XV-165

Medina suspender las obras y elegir un lugar más adecuado en el recinto del arsenal. Medina no dudó en manifestar su desagrado al respecto, y en la comunicación que dirigió al comandante general le expresaba que esta obra «se ha hecho a proposición del Capitán de Maestranza para el descanso de los desterrados que salen del trabajo de las bombas, el tiempo que les queda en los cuartos que tienen de vagar para evitar por este medio las extracciones y que rompiendo la muralla puedan cometer las fugas que intentan». El intendente añadía que, si bien se le ofrecieron algunos reparos a la proposición del capitán de maestranza, «me satisfizo a ellos de modo que no me quedó duda pudiese ocurrir motivo de arrepentimiento, por lo que y por juzgarme con bastante autoridad, así en lo general de lo que ocurre en el Arsenal, como en lo particular de esta obra, por especiales reales órdenes de 12 y 26 de febrero último, di la conveniente para que se ejecutasen como se hace y continúa».

La contestación del comandante general no se hizo esperar. En ella manifestaba que, después de la visita realizada al paraje y de las explicaciones recibidas del capitán de la maestranza sobre la obra, «no me pareció a propó-

sito porque esta se incorpora con parte de la cerca del Arsenal y hace su fondo», por lo que «sería muy fácil a los forzados para huirse, minarle en el primer suelo y romperla en el segundo, o salirse con el tejado que queda igual con la cima de la expresada cerca», pero como se trata de hacer lo conveniente al mejor servicio «pues yo no me meto ni nunca me he metido en las autoridades», en lo relativo a esta obra «me es indispensable con lo acontecido recurrir a S.M.» y en su vista «que se digne mandar se me advierta en qué he de intervenir, en qué me he de meter y qué debo saber de obras y demás asuntos de los Arsenales». El rey aprobó la conducta del comandante general por real orden de 1 de noviembre, que suspendía la obra y manifestaba al intendente que debía haber atendido los fundados reparos del general Barreda, ya que, no bastando el solo dictamen del capitán de maestranza, antes de emprenderla era su deber someterla al parecer de dicha autoridad y al del ingeniero (37).

A los pocos días, el intendente remite a Arriaga un detallado plano e informe dando cuenta «de lo que hasta ahora se ha gastado, y de lo que costará concluir el alojamiento de los forzados de las bombas dispuesto en ese Arsenal, y cumpliendo con todas las partes que contiene la propia real orden», ya que, reconocida la obra por el ingeniero director Mateo Vodopich, es su parecer que

«la fuga de los que allí se abriguen es imposible y menos difícil en las mismas Galeras en que hasta ahora han estado: que los robos no se facilitan, por que quien quiera arrojar por encima de la muralla géneros cuyo peso lo permita mejor escogerá los sitios, donde la muralla es simple sin obra alguna contigua, o incorporada u otras obras que hay iguales en la figura, y altura, y más cómodas para el robo por ser solitarias de noche: y que el sitio donde está es el más cómodo».

En efecto, la situación de los forzados era muy precaria, puesto que

«de las cinco Galeras que había para alojamiento, y prisión de desterrados, y esclavos solo quedan cuatro por desbarato de la capitana, y que estas en breve necesitarán excluirse también por la misma causa: de aquí provendrá la necesidad de dar otro alojamiento a esta gente ínterin se les hace de planta un cuartel que es lo que juzgo mejor: en este concepto para los que encerraba la capitana que no caben en las otras por la muchedumbre de chusma que hay actualmente, ha sido preciso disponer de pronto un cobertizo, que les abrigue contra las aguas, y frío del invierno».

Y, sobre los reparos puestos por el comandante general a la seguridad de esta obra, añade el intendente «que no solo no contribuirá, sino que impedirá

(37) «El Arsenal de Cartagena. El Cuartel de Presidarios (XV)», en *El Porvenir*, 21 de junio de 1929.

los robos, y extracciones de géneros, y efectos», señalando las características de seguridad que impiden a los forzados minar el suelo:

«sobre la tierra hay de firme polines gruesos de seis, y siete pulgadas, y sobre ellos un entablado unido de tablones de cuatro pulgadas todo clavado de firme, y ligado a los puntales, que están clavadas en tierra con curvas viejas de los desguaces de carenas; pavimento que debiera romperse para emprender la mina, lo que no puede hacerse sino en mucho tiempo, con mucho ruido, y siendo cómplices dos alguaciles, y una centinela, que tienen siempre a la vista, como si estuviesen en Galera», y «donde han de dormir, habrá las mismas argollas que en la Galera para pasar la cadena, que va ensartando las que tienen cada calceta en los grilletes».

Así finaliza este pleito «entre la Pluma y la Espada», como algunos han dado en llamarlo, pero no debemos terminar su reseña sin dejar constancia de la conclusión que recoge el citado informe del intendente, quien manifiesta

«que la larga molestia de esta contestación se hubiera evitado con que yo no hubiera sido inquietado en las facultades que el rey da a los Intendentes, y rogando a V.E. que haga presente a S.M. que yo no sólo consulto a su real benevolencia las obras de consideración, que aquí se ofrecen, sino las examino, y previamente comunico así con el prudente juicio del Comandante General como de cuantas personas, y oficiales de inteligencia conozco, porque antepongo su real servicio a la autoridad que se ha dignado conferirme, y que sólo dimana, y existe por su soberana piedad y gratitud, y si en esta ocasión no lo hice, es porque la obra, como V.E. se habrá hecho cargo, es de ninguna entidad, y el recurra (*sic*) con tan leve motivo, sólo pretexto para solicitar ensanches a la jurisdicción, lo que si fuere del agrado del rey dar aquí más que en otro departamento, me resignaré porque sólo venero la voluntad del que es árbitro de aumentarlas o disminuirla» (38).

Una real orden de 24 de enero de 1766 autoriza la construcción, a propuesta del comandante general, de un lazareto extramuros de la ciudad, el cual habrá de tener la extensión suficiente para albergar oficinas, almacenes y demás dependencias con que cubrir una necesidad sentida desde mucho tiempo atrás, y sustituir al situado en la ermita de San Julián, considerado demasiado anticuado. La mencionada disposición señala sin embargo que para su emplazamiento se ha escogido un lugar poco a propósito, ya que distaba 2.400 varas de la población y 380 varas de la orilla del mar, aparte de carecer de ventilación. Así pues, la real orden propone erigirlo en los terrenos que ocupa la casa de la pólvora, para sustituir la cual debía cons-

(38) AGS, MPyD, XV-165; Marina, leg. 335, carta de D. Juan Domingo de Medina, intendente de Marina, a D. Julián de Arriaga de la misma fecha que el plano. Hay además una cuenta de las cantidades entregadas para esta obra. Cartagena, 9 de noviembre de 1765.

truirse otra en el espalmador grande, lo que se decide en una reunión a la que asisten el ingeniero del arsenal, Vodopich; el constructor Briant; y los capitanes de maestranza y puerto, Manuel Travieso y Nicolás Falsacapa, respectivamente.

En el espalmador grande estaba también situada la batería doctrinal y el laboratorio de mixtos para ejercicios de las Brigadas de Marina, ocasionándose en la mañana del 4 de julio, cuando los artilleros realizaban trabajos con los artificios, una tremenda explosión que produjo el desplome e incendio de los edificios, resultando muertos el teniente de navío y capitán de bombardas Diego de Ahumada, el cabo 1.º Lázaro Corveto y los ayudantes Manuel García Balcarcel y Francisco Ganivet, resultando gravemente heridos todos los demás excepto el condestable, que salió bien librado con tan solo ligerísimas heridas (39), a consecuencia de lo cual el comandante general propondrá la construcción un nuevo establecimiento para la batería doctrinal en el Camino del Barranco, en Santa Lucía, y que se redacte en el mes un proyecto que incluya separadamente los departamentos destinados a pertrechos de tirar al blanco, guardar los mixtos con su cercado correspondiente para fabricarlos y cuerpo de guardia. La autorización no llegará hasta octubre, recomendando «que tantee con don Jorge Juan, y acuerde el paraje, y obra, que convenga hacerse, y avise: que el Rey inclinaba á que el blanco para la batería fuese embarcación, y boya en el mar, pero que no prefine el que sea así, y se deja todo á su elección» (40). El proyecto quedó aprobado al mes siguiente (41), a pesar de no haber podido tratar del asunto con Jorge Juan, que había abandonado la ciudad días antes. Quienes sí participaron en él fueron el ingeniero en jefe Mateo Vodopich, los oficiales del Real Cuerpo de Artillería de Marina y los condestables más inteligentes (42). Las obras quedaron rematadas a primeros de enero de 1767. La batería doctrinal disponía de seis plataformas, tres para cañones montados y otras tres para morteros. Completaba el conjunto una parte del costado de un navío de 70 cañones con tres portas y dos medias chazas con sus correspondientes cubiertas, emplazada a dos varas de distancia hacia el este (43).

Otro de los acontecimientos reseñables entre los que acogió el puerto es el embarque el 22 de abril, en el navío *San Genaro*, del marqués de Esquilache, que desde el día 3 se encontraba en la ciudad para ser conducido con su mujer,

(39) AMC, caja 3, exp. 65.

(40) *Ibidem*, exp. 90.

(41) ANC, PIIG, leg. 23.

(42) AMC, caja 3, exp. 91. En el informe que acompaña a los planos remitidos por el comandante general para su aprobación constan, además de los extremos señalados, el acuerdo unánime de la comisión para elegir el lugar, a pesar de los inconvenientes, y el coste de la obra, cifrado en 2.500 pesos.

(43) De la ejecución de las obras se encargó la casa Pablo Salvet y Compañía, con un coste de 28.730 reales y 17 maravedís, en terrenos comprados al vínculo de don Gregorio Negrete.

hijos y servidumbre al destierro (44), aunque a causa de los vientos contrarios el navío no zarpará hasta la madrugada del día 26, rumbo a Nápoles, al mando de Pedro Castejón (45).

La preocupación del comandante general del departamento marítimo por la ciudad es notoria, sobre todo en relación con los aspectos urbanísticos y sanitarios, dada su una gran influencia en la vida de la guarnición. De esta manera, en un informe que eleva a la consideración real el 30 de septiembre pone de manifiesto la conveniencia de reparar el muelle del comercio, así como la necesidad de enlosar las vías urbanas, en especial la Calle Mayor. Asimismo sugiera proceder al saneamiento del Almarjal permitiendo sembrar en sus orillas para impedir la posibilidad de epidemias de tercianas aconsejando dar más declive al terreno, adquirir carros para sacar las basuras de las calles, condenar la existencia de barracas de madera y esteras establecidas junto a las tapias del arsenal por el peligro de incendio y ser capa de robos en aquel establecimiento, negando por otro lado el que sean nocivos los cementerios intramuros del Hospital de Caridad y de San Miguel, haciendo constar el derecho que el rey tiene al terreno de las antiguas murallas sobre el que se han edificado casas particulares y la imposibilidad de alinearlas como no sea a medida que se reedifiquen nuevos edificios (46).

Las buenas relaciones políticas con Marruecos, como consecuencia principalmente de las diligentes gestiones del misionero fray Bartolomé Girón de la Concepción ante el sultán de Marruecos, habían propiciado la liberación de españoles. En reciprocidad, a finales de 1766 se registra en Cartagena la presencia del embajador marroquí Ahmad al-Gazzal, comisionado para tratar la liberación de los cautivos del sultanato que trabajaban en las obras del arsenal. Al-Gazzal arribó a la capital del departamento marítimo la tarde del 21 de noviembre, entre las aclamaciones y vítores de sus numerosos compatriotas. Fue alojado por las autoridades en una de las mejores casas de la ciudad, en cuya puerta se apostó una guardia. Los dos días siguientes los empleó en recibimientos de las distintas autoridades de la plaza, departamento y ayuntamiento, así como «en ver y consolar algunos moros y moras libres, que están en esta plaza avecindados, bien que manifestando deseos de volver a sus países»,

(44) Este destierro fue una consecuencia del denominado motín de Esquilache, insurrección de la población de Madrid que tuvo lugar entre el 23 y el 26 de marzo de 1766, cuya causa inmediata fueron las disposiciones contra el uso de las capas largas y los sombreros redondos, aunque a nivel popular la verdadera motivación fue la escasez de pan y el encarecimiento de los artículos de consumo. Los amotinados se hicieron con la ciudad y el rey se vio obligado a acceder a sus peticiones: destitución y destierro de Esquilache, salida de la corte de la Guardia Valona y retirada de la tropa a sus cuarteles, así como anulación de las disposiciones sobre el traje, la rebaja de los comestibles y la supresión de la Junta de Abastos. En Cartagena, las repercusiones de este acontecimiento se plasmaron en pasquines que, dirigidos al gobernador de lo político y lo militar, conde de Bolognino, reclamaban precios más asequibles para los víveres, so pena de que el citado gobernador fuese «quemado frito en aceite hirviendo». Pero la revuelta quedó apaciguada una vez que las autoridades accedieron a estas peticiones.

(45) ANC, PIIG, leg. 23.

(46) *Ibidem*, leg. 22. En julio de 1764 la ciudad sufre una epidemia de tercianas.

y en asistir a una representación en la Casa de Comedias acompañado por el gobernador militar, conde de Bolognino (47).

El día 24 por la mañana se trasladó al arsenal, donde el intendente de Marina había recogido en varias galeras a todos los moros, entre los que debía seleccionar el grupo que había de ser liberado. A lo penoso de la labor, ya que todos soñaban con obtenerla, se sumó su lentitud, pues los naturales del sultanato se entremezclaban con cautivos procedentes de Argelia y Túnez, así como con musulmanes ya liberados pero que no habían podido regresar por falta de medios para pagar la tasa de aduanas. El día 28, el embajador marroquí visitó el Hospital Real para comprobar que los enfermos recibían la asistencia debida, y el 5 de diciembre, acompañado del comandante general, visitó el arsenal,

«donde, con dos jefes de escuadra y varios oficiales, se embarcó para mostrarnos el puerto, su boca y sus castillos de defensa, y subimos al jabeque *La Garzota*, en cuya cámara de popa, con mucho primor, se sirvió al embajador café con leche y distintos dulces de ramillete, vistosamente dispuestos; concluido esto, se le hizo ver el buque, repartición de él, los pertrechos de guerra, los víveres y prevenciones de jarcia, velantes y demás útiles, en cuya abundancia y disposición de zafarrancho, en el tiempo de combate, cargó mucho la consideración el embajador y compañeros. Visto éste, tomó el bote y al alejarse lo saludó el jabeque con 15 cañonazos y los vivas correspondientes, que dieron los marineros y grumetes repartidos en las vergas y palos de todas las embarcaciones de guerra que se hallan en el puerto. Pasamos a la dársena y entró allí en el navío *El Glorioso*, que, como desarmado, muestra mejor lo basto de su buque; recorrió hasta la tercera cubierta, admiró la disposición y hermosura, su capacidad y fortaleza, y fuimos a ver las naves de arboladura, donde, ponderando el gran precio de lo mucho que encierra en sí el Arsenal y lo que el Rey tiene en él, se concluyó la mañana.

»Por la tarde vio los diques, cuya construcción llenó las medidas de su gusto y admiración, creciendo ésta a medida que se le decían las utilidades de

(47) AMC, Libro de actas capitulares, sesión de 21 de noviembre de 1766. En la mañana de ese mismo día tuvo conocimiento la corporación municipal, reunida en cabildo extraordinario, mediante la lectura de las instrucciones recibidas del marqués de Grimaldi, que «en obediencia a lo mandado por Su Majestad según se expresa en dicha carta instructiva se corteje al Excmo. Señor Embajador de Marruecos con todas aquellas demostraciones que corresponde a su carácter pasando a visitarle esta Ciudad en la misma forma que lo ha practicado siempre con los sujetos de igual distinción y naturaleza encargándose los caballeros comisarios de alojamientos de prepararle el más decente que sea posible como así mismo convidarle al palco que tiene esta Ciudad en la Casa de Comedias el que se adornará decentemente encargando al autor de la Compañía de Cómicos disponga fiesta extraordinaria la más vistosa y linda que sea posible, con cuyo motivo si aceptase dicho Embajador el convite se le servirá un refresco correspondiente al asunto manifestándole esta Ciudad por medio de los Comisarios que elegirá para dicha legacía cuántos deseos tiene de manifestarle su afecto singularmente obsequioso con las demás políticas expresiones que corresponde...».

su uso, como la introducción y salida fácil de los navíos; vio en sus gradas los dos que se construyen, de 70 y 80 cañones, y las gradas nuevas para los jabeques y fragatas, como todos los almacenes, y concluyó diciendo que había tenido un día de mucho gusto, así por lo divertido como por lo que aumentaba el concepto de la mucho de que con gran justicia era poseedor el rey Carlos; que esto se ignora en Berbería y lo sabrán en adelante hasta los chiquillos» (48).

Finalmente, el diplomático seleccionó para su liberación a 119 esclavos marroquíes, a los que se unieron 60 liberados que fueron dispensados de la tasa de aduanas y un nutrido grupo de mujeres. Todos ellos embarcaron a la espera de condiciones favorables para partir rumbo a Cádiz, los hombres en un navío de guerra y las mujeres en otra nave. El embajador, por tierra, el 6 de diciembre emprendía también el regreso a Cádiz, donde le esperaba Jorge Juan, quien tras una breve estancia en Cartagena en septiembre había sido nombrado embajador extraordinario ante la corte de Marruecos. Juntos debían conducir los 285 esclavos moros y turcos (49).

En la noche del 8 de febrero de 1767 se produjo el fallecimiento del comandante general, que tres días después era enterrado en el colegio de la Compañía de Jesús (50). Se hizo cargo del mando de la comandancia general, con carácter interino, el teniente general Carlos Regio, al que se le concederá en propiedad el día 20 (51). Era bailío de la Orden de San Juan de Jerusalén y comendador de Poyos y Peñalón (52), estando además condecorado con la cruz de San Genaro por los constantes servicios profesionales desempeñados.

(48) ARRIBAS PALAU, Mariano: «El embajador marroquí Ahmad al-Gazzal en Cartagena (1766)», en *Las relaciones internacionales en la España contemporánea*. Murcia, 1989.

(49) *Breve noticia de la vida del Excmo. Sr. D. Jorge Juan y Santacilia, reducida a los hechos de sus comisiones, obras y virtudes, que, a instancia de sus apasionados, presenta al público su secretario D. Miguel Sanz, oficial segundo de la Contaduría principal de Marina*.

(50) Archivo Parroquial de la iglesia de Santa María de Gracia, en Cartagena. Consta en el correspondiente Libro de entierros: «El Excmo. Sr. D. fray Blas de la Barrera (sic). En 11 de febrero de 1767 se enterró en el Colegio de la Compañía de Jesús al Excmo. Sr. D. fray Blas de la Barrera teniente general de la Real Armada Comandante de este departamento, natural de la villa de Santillana montañas de Santander y caballero profeso del hábito de San Juan se le hizo entierro general con tres paradas recomendación y se le asistió a la vigilia y misa y hasta haber dado tierra del cuerpo todo con la música. Cruz y campo; = «Onras (sic). En 13 de febrero de 1767 se hicieron las onrras (sic) en la Compañía por el Excmo. Sr. D. Blas de la Barrera fue de todos los SS clérigos y la música. Cruz y campo»; «en 14 de febrero se hicieron las onrras por D. Blas de la Barrera por la ilustre cofradía. Cruz».

(51) La *Gaceta de Madrid* de 3 de marzo de 1767 se hace eco de la noticia del fallecimiento en la siguiente forma: «El 8 del pasado falleció en la Plaza de Cartagena, de edad 56 años, el Excmo. Sr. Baylio Fr. D. Blas de Barrera, Caballero Gran Cruz y Comendador de la Orden de S. Juan, Teniente General de Marina, y Comandante de aquel Departamento: habiendo servido a S.M. en los varios destinos, mandos, y comisiones, que por el espacio de 37 años se fiaron a su cuidada, con el celo, conducta, y desinterés que es notorio. La Comandancia general, vacante en el expresado Departamento, se ha servido S.M. conferirla al Excmo. Sr. D. Carlos Regio, Teniente General de su Real Armada».

(52) AHN, año 1726, exp. sign. 23335.

Y en esta ciudad fue muy apreciado por sus generosas donaciones y su decidida protección al Santo Hospital de Caridad, al que hizo un importante legado en su disposición testamentaria (53).

Bibliografía

- BARREDA Y ACEDO-RICO, Juan de la: *La Casa de Barreda en Cantabria*. Santander, 2001
Diccionario enciclopédico Hispano-Americano, de Montaner y Simón.
Diccionario Espasa.
Enciclopedia de Cantabria.
Enciclopedia general del mar. Garriga, Barcelona, 1968.
- GARCÍA CARRAFA, Alberto y Arturo: *Enciclopedia hispanoamericana de heráldica, genealogía y onomástica*.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, Juan Antonio: *Antonio Barceló y Pont de la Terra. De patrón de jabeque-correo a teniente general de la Real Armada*. Cartagena, 2007.
- GONZÁLEZ CAMINO Y AGUIRRE, Francisco: «Santillana del Mar en el año 1753», en *Altamira. Revista del Centro de Estudios Montañeses*. Santander, abril 1934.
- GONZÁLEZ DE CANALES, Fernando: *Retrato de los Oficiales Generales del Cuerpo General de la Armada*, t. II. Madrid, 2000
- MELENDRERAS GIMENO, M.^a Carmen: *La fortificación de la Base Naval de Cartagena en el siglo XVIII: proyectos, mapas y planos*. Murcia, 2009.
- 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*. Imprenta a cargo de J. López, Mayor, 119, Madrid, 1873.
- PEREDA DE LA REGUERA, Manuel: *Indianos de Cantabria*. Santander, 1968
Revista General de Marina, mayo de 1944.
- RÍO, José Antonio, y Alfredo del: *Marinos ilustres de la provincia de Santander*. Santander, 1881.
- RUBIO PAREDES, José María, en *La muralla de Carlos III en Cartagena*. Murcia, 1991.

(53) Consta en estas disposiciones testamentarias que legó al hospital 1.000 pesos y el coche que usaba con sus mulas, así como 200 pesos para costear una celosía que cubriese la presencia de los enfermos que se asomaban a las tribunas del Evangelio durante la misa. MARTÍNEZ RIZO, Isidoro: *Fechas y fechos de Cartagena*, 1891.



Cabo Villano, Coruña. Acuarela, 13,5 x 11,5 cm de José Ramón Lauburu Echáiniz, 2006.

EL NAUFRAGIO DE LA FRAGATA *NUESTRA SEÑORA DE GUADALUPE*

Alejandro ANCA ALAMILLO
Investigador naval

Resumen

El artículo trata del naufragio en 1799, en Denia, de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, a fin de rebatir la versión que los miembros de la Sociedad de Salvamento de Náufragos de la localidad alicantina, ochenta años después de ocurridos los hechos, dieron sobre el suceso.

Palabras clave: naufragios, fragata *Guadalupe*.

Introducción

UNO de los muchos naufragios que han quedado olvidados en los anales de la plurisecular Marina de Guerra española es el de la fragata *Nuestra Señora de Guadalupe*, que en marzo de 1799 vino a perderse en las proximidades de la localidad alicantina de Denia.

Este suceso, en apariencia sin mayor interés histórico, ofrece al investigador naval un matiz que consideramos singular, ya que como consecuencia de una interpretación equívoca, divulgada más de ochenta años después de ocurridos los hechos, sobre la causa de su pérdida, su comandante quedó señalado como único responsable de la catástrofe, haciendo caer en el error a algunos historiadores que, sin estudiar con el debido rigor el caso, dieron por buena esta falsa versión de los hechos.

Nos proponemos, pues, enmendar esta injusticia histórica contando los antecedentes y circunstancias del naufragio, lo cual nos permitirá valorar lo pertinente del proceder de su comandante, quien en tan difícil coyuntura tomó decisiones que, en todos los casos, bascularon entre el sentido común y el estricto cumplimiento de las Ordenanzas.

El buque

El 26 de octubre de 1785 se ordenó la construcción en La Habana de una fragata de 36 cañones que, siguiendo los planos de la *Santa*

Rosa (1), llevaría el nombre de *Nuestra Señora de Guadalupe*. Es necesario recordar aquí que la *Santa Rosa* se había basado a su vez en los planos de la *Santa Catalina*, fragata del mismo porte construida en Guarnizo en 1767 con arreglo al sistema implantado en su momento por el ingeniero general francés François Gautier (2).

Comparemos la estática de ambas:

BUQUE	ESLORA	MANGA	PUNTAL
<i>Santa Catalina</i>	43,11 m	11,11 m	5,43
<i>Nuestra Señora de Guadalupe</i>	44,85 m	11,42 m	5,57

Ni la *Santa Catalina* ni la *Santa Rosa* fueron nunca conceptuadas como buenos buques de guerra. De hecho, en sus pruebas de mar, el comandante de la primera observó varios defectos en ella, sobre todo las grandes cabezadas y balances que experimentaba con mala mar, lo cual impedía la utilización de su artillería y provocaba inundaciones en el castillo.

Por eso extraña la decisión de hacer de la *Guadalupe* una fragata idéntica a ellas, más aún si tenemos en cuenta que, cuando se comenzó su construcción, ya estaba vigente el Reglamento de Maderas, aprobado por S.M. el 4 de septiembre de 1783, de don José Romero Fernández de Landa, discípulo y sucesor del francés en el cargo de ingeniero general, quien había logrado perfeccionar el anterior sistema constructivo al reducir considerablemente la masa de la estructura general de las embarcaciones de guerra, lo que dio como resultado unos buques más ligeros y marineros.

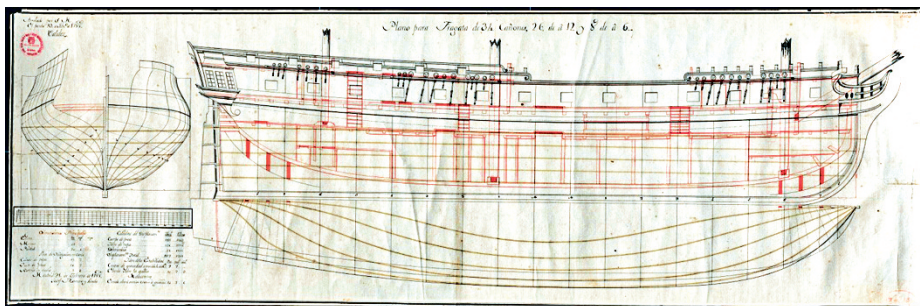
Por ello, es lógico pensar que la *Guadalupe* heredó los defectos de sus predecesoras; y eso a pesar de que se fabricó en el astillero más sobresaliente de la Corona y de que en su ejecución se emplearon las mejores materias primas. De hecho, los barcos salidos de las gradas habaneras tenían a la sazón fama de ser los más robustos, debido a la nobleza de las maderas empleadas en su construcción, que además de ser las más resistentes, no se astillaban en combate.

La supervisión del acopio de materiales y la puesta de quilla de la *Guadalupe* estuvieron a cargo del director de construcción y comandante de ingenieros del establecimiento, el capitán de fragata Luis Mesía. A partir de 1786 fue relevado por el de igual clase, aunque aún con el empleo de teniente de navío, don Juan Vicente Plo (3), quien asistido por su segundo, el ingeniero ordinario Joseph Pilón y Espejo, fue el responsable de botar y alistar al buque.

(1) Esto sería confirmado oficialmente en la instrucción de 12 de diciembre de 1786. La *Santa Rosa* había sido construida en Ferrol en 1782 y tenía un arqueo de 591 toneladas.

(2) Debemos recordar que las Ordenanzas de 1770 y 1772, que regulaban el Cuerpo de Ingenieros de Marina, dejaban clara la competencia exclusiva del ingeniero general para proyectar los planos de nuevos buques.

(3) A título de mera curiosidad, y para hacer ver al lector la «silla caliente» en la que se había convertido aquel puesto, el 24 de julio de 1787 Plo sería sustituido por Francisco Autrán de la Torre, hijo, por cierto, del celeberrimo Cipriano Autrán.



Plano de una fragata de 34 cañones de la época. Museo Naval, Madrid

Con 608 toneladas de arqueo (4), se la armó con 28 cañones de a 12 libras en la primera batería, y con ocho de a seis en la segunda, poder ofensivo que se completaba con dos pedreros de a 2 libras (5).

Se echó al agua el 4 de noviembre de 1786 y se la forró con plancha de cobre. Su dotación estaba formada en tiempo de paz por 222 hombres.

Su vida naval

La *Guadalupe*, tras completar su alistamiento, se integró en la escuadra de La Habana. Su primer comandante fue Bruzo Hezeta, quien ocupó el puesto desde el 17 de febrero de 1787 hasta el 15 de febrero del año siguiente. En esta fecha le sustituyó el capitán de fragata Luis de Toledo, que sería el encargado de conducirla a la Península. Arribada felizmente a Cádiz el 3 de septiembre del citado año, el 1 de octubre tomó su mando el brigadier Estanislao Juez Sarmiento, con el que hizo varios viajes de Cádiz a Ferrol transportando caudales y artillería.

En su historial merece reseñarse que en abril de 1789 fue comisionada para llevar a Tánger unos depósitos que el emperador de Marruecos tenía en Cádiz.

En 1789, durante el reinado de Carlos IV, el ministro Antonio Valdés mandó crear la denominada Escuadra de Evoluciones, pero debido a la situación de la Hacienda, cuyas arcas se encontraban exhaustas a causa de los muchos caudales empleados tanto durante la guerra de independencia de los Estados Unidos como en el bombardeo de Argel, tuvo que echarse mano de cuatro buques de cada departamento.

(4) La utilización de tonelada (unidad de peso que equivalía a 20 quintales) para dos conceptos de medida diferentes, el arqueo y el peso, ha dado lugar a múltiples equívocos. Una cosa es el desplazamiento de la nave y otra la capacidad de carga, como saben nuestros lectores.

(5) Véase AGMAB, Estado de Fuerza y Vida, leg. 2235/27 (323).



Félix Ignacio de Tejada. Museo Naval, Madrid

La comisión debía conseguir los siguientes objetivos:

- viajar a los reinos italianos para anunciar la proclamación de Carlos IV;
- hacer entrega a Fernando I, rey de Nápoles, de un cargamento de preciados cristales de La Granja con que le obsequiaba el monarca español;
- arribar a Liorna con objeto de que los buques fueran revistados por la hermana de Carlos IV, la duquesa de Toscana, quien algún tiempo antes había manifestado este deseo por carta al rey.

Al mando del inspector general, Félix Ignacio de Tejada, dicha escuadra estuvo integrada por trece buques, de los cuales el departamento de Cádiz aportó el navío *Bahama*, el bergantín *Flecha* y las fragatas *Santa Perpetua* y nuestra protagonista, la *Nuestra Señora de Guadalupe*, que en aquel momento, como dijimos, se encontraba al mando del capitán de fragata Estanislao Juez Sarmiento y González de Villa.

El viaje se hizo con éxito durante junio, lo que le procuró a Tejada recibir la llave de gentilhombre de cámara con entrada.

La fragata quedó desarmada en Cádiz. Las únicas noticias posteriores que tenemos de ella antes de los hechos de que se ocupan estas páginas son unas vagas referencias de su navegación, en 1794, en aguas coruñesas escoltando a la urca *Anunciación*.

El naufragio

Bajo el mando del capitán de fragata José de la Encina, la *Guadalupe* zarpó el 14 de marzo de 1799 de Palamós. Su destino previsto era Cartagena, pero las desfavorables condiciones meteorológicas hicieron que De la Encina estimase prudente dirigirse a algún fondeadero seguro en Tarragona o Los Alfaques, aunque a la postre, con el temporal empeorando por momentos, tuvo que optar por quedar a la expectativa en las inmediaciones de las Columbretes. Al amanecer, habiendo mejorado algo el tiempo, pudo poner de nuevo rumbo a la costa. Fue entonces cuando comenzó a gestarse la tragedia. A mitad de camino, desde cubierta se avistaron varias velas, que pronto se identificaron como enemigas: pertenecían al navío *Centaur*, de 74 cañones



Fragata española navegando en pleno temporal. Museo Naval, Madrid

(6); la corbeta *Cormorant* (7), de 20, y un bergantín sin identificar, todos ellos de la Royal Navy. Su comandante, ante la superioridad del adversario, decidió escapar, comenzando de esta manera una persecución bajo un viento flojo del suroeste y mar gruesa del este.

A las seis de la tarde, los buques de la Royal Navy estaban a solo tres millas de la fragata española. Pero una hora y media después comenzó a llover y arreció el viento. De la Encina, entonces, ya bajo la oscuridad de la noche, decidió aprovechar la coyuntura para cambiar de rumbo y dar todo el aparejo hacia el cabo de San Antonio, intentando de esta manera despistar a los enemigos.

A las nueve, desde la fragata española se oyó un cañonazo a popa, por lo que el comandante dedujo que el enemigo aún le pisaba los talones. Así pues, entendió que lo más prudente era aguantar en la mar hasta el día siguiente, cuando, evaluando la amenaza, decidiría poner rumbo a Altea, a Benidorm o, si la suerte le acompañaba, incluso a Alicante.

Pero de pronto la nave quedó a merced de una fuerte corriente, que sería causa de que a las cuatro y media de la madrugada (ya del 16 de marzo)

(6) Era un buque de construcción muy reciente, pues había sido botado el 14 de marzo de 1797 en el astillero de Woolwich. Estaba armado con 28 cañones de a 32 libras, treinta de a 24 y dieciséis de a 9.

(7) Esta corbeta, cuyo nombre original era *Etna*, había sido apresada a los franceses.

acabara encallando de manera violenta en la Punta del Sardo, frente a la playa Trampolí, a un centenar de metros de la costa.

La verdadera causa de su pérdida

Como decíamos al comenzar este trabajo, lo que nos motiva a escribir estas líneas es exponer al lector nuestro punto de vista sobre cuál fue la verdadera causa de la pérdida de la *Nuestra Señora de Guadalupe*, ya que la *sui generis* interpretación que del suceso ofreció en 1884 la comisión ejecutiva de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos (con motivo del homenaje del que párrafos más adelante daremos cuenta) no es verosímil, lo que no ha sido óbice para que distintos historiadores hayan especulado con que su comandante hizo naufragar deliberadamente la fragata (8).

Si bien es cierto que el artículo 152 de las Ordenanzas Generales de la Armada Naval de 8 de marzo de 1793 obligaba a su comandante a «combatir hasta donde quepa sus fuerzas contra cualquier superioridad, de modo que aún rendido sea de honor su defensa entre los enemigos: si fuese posible, varará en costa amiga o enemiga antes de rendirse», dicho precepto continuaba estableciendo como condición *sine qua non* para ello que «cuando no haya un riesgo próximo de parecer el Equipaje en el naufragio: y aún después de varado será su obligación defender el bajel, y finalmente quemarle si no pudiese evitar de otro modo que el enemigo se apodere de él».

Consideramos por tanto poco probable que De la Encina no solo se saltara este punto de la legislación vigente, sino que tampoco atendiera a la obligación básica de todo comandante de preservar la integridad de su nave y velar por la seguridad de su dotación. Lo más lógico, pues, es suponer que la colisión fue accidental y vino propiciada por lo cerrado de la noche, las malas condiciones meteorológicas y la citada irrupción de la corriente, que hizo perder el rumbo a la fragata.

Operaciones de salvamento

Como resultado del impacto, el casco quedó encallado en las rocas. Muy poco tiempo tardó el comandante en darse cuenta de que el buque estaba perdido, por lo que ordenó picar los palos y echar al agua los botes aunque, debido a la mala mar, todos ellos naufragaron.

A la mañana siguiente ordenó disparar cañonazos a intervalos regulares para avisar de la catástrofe. Inmediatamente fue informado del suceso el comisario de Marina de Denia, Tomás Vibes, quien ordenó a toda la matrícula

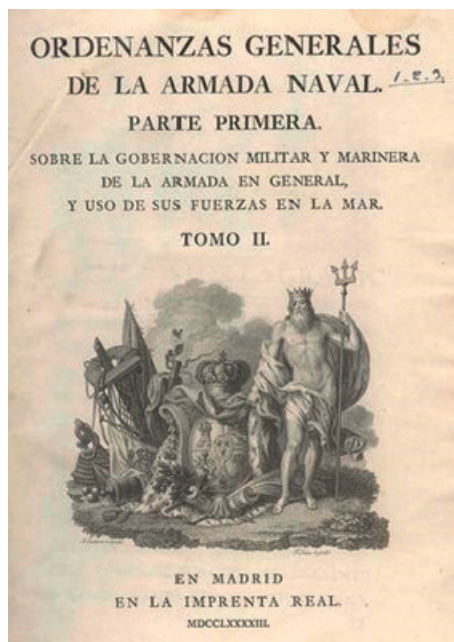
(8) Y así, *Vida Marítima*, en la página 8 de su número de 30 de septiembre de 1902, afirmaba que «antes que rendirse, prefirió embarrancar».

de su jurisdicción acudir en ayuda de los naufragos. Los rescatadores intentaron acercarse al buque por medio de lanchas, pero la resaca lo hizo imposible, aunque al menos sí consiguieron suministrar a las víctimas algún socorro a distancia, en forma de víveres y aguardiente.

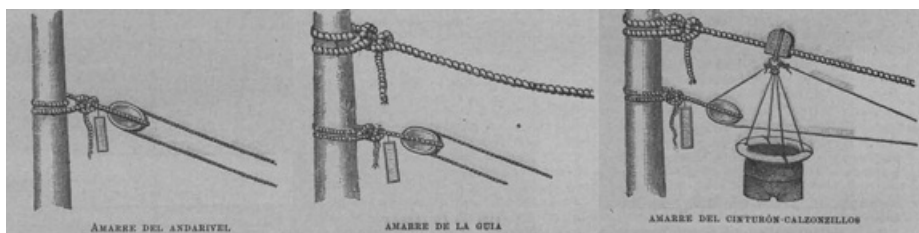
En vista de ello, el comandante vio claro que el único método seguro para salvar a sus hombres era llevar un cabo a tierra para establecer un andarivel. Pero, por más que se echaron al mar un sinnúmero de objetos a los que se amarró la estacha, no hubo forma de recogerla desde la playa. Y es que las aguas estaban tan embravecidas que dos heroicos marineros que se presentaron voluntarios a su comandante para llevarla a nado perecieron ahogados en el intento.

Entre las doce y la una de la tarde (9), el casco se quebró en dos mitades. Comoquiera que la parte de popa se sumergió inmediatamente, la dotación buscó la salvación en el castillo del buque. Una hora más tarde, la situación pasó a ser desesperada: la mitad de lo que quedaba a flote se seccionó en otras dos mitades, precipitándose muchos de los naufragos al mar. Los más afortunados consiguieron ganar tierra, mientras que otros morían sepultados por los cañones, que también salieron despedidos.

Fue entonces cuando un grumete de origen napolitano, Andrés Martina, que curiosamente se encontraba arrestado antes del naufragio y había quedado en el fragmento mayor —el costado de estribor del castillo—, se lanzó al agua y, venciendo la corriente y el oleaje, consiguió llegar sano y salvo a la playa. Rechazando los ofrecimientos de ropa y cobijo que le ofrecieron, pidió un cabo de gran longitud y, sin pérdida de tiempo, se lo amarró a la cintura y nadó con decisión hacia el buque, que consiguió ganar ya casi exhausto. Recogido por sus compañeros, gracias a su acción estos pudieron dar el andarivel por el que, siguiendo las instrucciones de su comandante, pasaron a tierra primero los más débiles, y luego los más aptos, lo que permitió finalmente poner a salvo a un total de 180 hombres.



(9) Sobre este punto hay desavenencia entre las fuentes.



Maniobra de andarivel. Colección del autor

Algunas anécdotas del naufragio

Un siglo después, el bote salvavidas de la estación de salvamento de la citada localidad alicantina fue bautizado *Martina*, en honor del valiente marino. El *Martina* era una embarcación del tipo Beeching-Peake construida en la ciudad británica de Newcastle. Medía 10,36 metros de eslora, 3,65 de manga y 1,27 de puntal. Según un manual de la época, sus más sobresalientes características eran las siguientes:

«... agudo por ambas extremidades y algo más fino de popa que de proa. Su casco está formado con doble tabla de caoba sobrepuesta y cruzada a 45°, que lleva una falsa quilla de hierro forjado. Tiene una cubierta corrida que deja bajo ella un espacio estanco ocupado en casi su totalidad por cajas de aire, y atravesado por seis tubos de cobre cerrados con válvulas automáticas (...) esta clase de botes reúne las condiciones de estabilidad, aun cuando embarque mucha agua, insubmersibilidad, desalojamiento automático del agua que les entre, adrizamiento automático si zozobran».

El guardiamarina habilitado de oficial Fabio Pascual de Pobil protagonizó otra de las anécdotas del luctuoso hecho, pues vino a parar, como el que dice, a la puerta de casa, ya que era natural de la provincia de Alicante (10). Pero su fortuna fue solo aparente, pues de resultas del naufragio contrajo una grave afección pulmonar que lo inhabilitó para el servicio en la Armada. Cuatro años después del suceso, tras varias prórrogas de su baja por enfermedad, solicitó el retiro. Durante los últimos años de vida, este dianense residió en Onteniente, buscando, seguramente, alejarse de aquel cruel mar artífice de su desgracia.

Un triste saldo

El resultado final del naufragio fue desolador. De los 327 hombres que componían la dotación de la fragata, 147 fallecieron, entre ellos el segundo

(10) Véase AGMAB, Cuerpo General, leg. 520/895.

comandante, teniente de navío José María Echenique, a quien hay que sumar el teniente de fragata Joaquín Olaeta, el piloto Elías Antonio Martínez, el contador Manuel Valderrama, el cirujano Diego Sánchez, los guardiamarinas José Soler, Ramón Delás y Antonio Rodríguez (11), y el teniente de infantería del Regimiento de Hibernia Santiago Veró.

Los 107 cadáveres que se pudieron recuperar (12) —a excepción de los de los oficiales, que recibieron sepultura en la iglesia parroquial—, fueron enterrados el día 27 siguiente frente al lugar del naufragio.

Atendidos en distintitos domicilios, a los supervivientes se les dio abrigo y un buen caldo caliente. Una vez repuestos, los más sanos retornarían al arsenal de Cartagena el día 31 del mismo mes, y los últimos, el 8 de mayo.

La memoria popular evocó la tragedia con una famosa copla que decía:

*La fragata Guadalupe lleva mucha fantasía
y al cabo de San Antonio, misericordia pedía.*

Los restos del buque se esparcen en un pecio de 2.000 metros cuadrados. Desde la superficie aún se pueden distinguir, con una barca mirafondos, algún cañón y munición varia.

Entre 1998 y 1999, a instancias del Ayuntamiento de Denia, se realizó una prospección subacuática sobre el yacimiento que permitió recuperar un buen número de clavos y placas de cobre, así como 19 monedas de plata de ocho reales de la época de Carlos III y Carlos IV, un escudo de oro, ajuar militar diverso y un trozo de sextante.

La villa alicantina tiene aún hoy tan presente el suceso que regularmente organiza conferencias en torno al naufragio. De hecho, el año pasado (2014) se decidió bautizar con el nombre de *Guadalupe* una lancha del Servicio Municipal Medioambiental Marino y de Pesca, y el 16 de marzo de este año, con la colaboración del patrullero de la Armada *Vigía*, se ofició una ofrenda floral en recuerdo de las víctimas.

Fuentes documentales

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Expedientes Personales, Cuerpo General, legs. 620 (895) y 520 (895); Naufragios, leg. 189; Estados de Fuerza y Vida, leg. 2235/27 (323).

(11) Completaban, aparte de los reseñados, la plana mayor del buque el capellán Josef Ramos de Castro, el teniente de navío Fulgencio Urrutia, el alférez de fragata Manuel Terreyro, el guardiamarina habilitado de oficial Juan Bustamane, los pilotos Pedro Garrido y Ramón Roig y los meritorios Josef Olmos y Josef Piedemonte.

(12) Los cuerpos del teniente de navío Jose María Echarrique, el de Infantería Santiago Vives, los guardiamarinas José Soler, Ramón Delas y Antonio Rodríguez, el cirujano Diego Sánchez, el piloto Elías Antonio Martínez, así como de 33 marineros, no pudieron recuperarse.

Bibliografía

- CHABAS, Roque: «Naufragio de la *Guadalupe*» en *El Archivo. Revista Literaria Semanal*, núms. 4 y 5, de 27 de mayo y 3 de junio de 1886, respectivamente.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufragios de la Armada española. Relación histórica formada con presencia de los documentos oficiales que existen en el Archivo del Ministerio de Marina*. Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y Lopez, Madrid, 1867.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Las fragatas de vela de la Armada española, 1600-1850*. Madrid, 2013.
- JUAN-GARCÍA AGUADO, José M.^a de: *José Romero Fernández de Landa. Un ingeniero de Marina en el siglo XVIII*. Universidade da Coruña, Servicio de Publicaciones, La Coruña, 1998.
- PAVÍA PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los Generales de Marina*. Imprenta de J. López, Madrid, 1873.
- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ, Antoni: *Dénia i la seua història en el servei de salvament de naufrags (1883/4-1972)*. Ajuntament de Dénia, Delegació de Cultura, 2002.
- VV.AA.: *El último viaje de la Mercedes. La razón frente al expolio. Un tesoro cultural recuperado*. Madrid, 2014.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Los Flechas Navales

EN noviembre de 1936, cuando aún no habían transcurrido seis meses desde el inicio de la Guerra Civil en el mar, se formó en Palma de Mallorca la primera Escuela de Flechas Navales, dependiente de las organizaciones juveniles del Movimiento, pero con cierta autonomía y bajo la dirección y tutela de miembros de la Armada.

En sus comienzos, la escuela se instaló en el *Safir*, un velero que esperaba a ser desguazado en los astilleros de Palma. Las actividades, restringidas a domingos y días festivos, consistían en unas prácticas sobre faenas marineras (estacas, cabos, nudos, jarcias, nomenclatura de las partes del velero) impartidas por un oficial de la Armada.

En estos inicios, en la escuela no existía régimen de internado, porque el *Safir* no reunía condiciones para ello. Pero, ya en los primeros meses de 1937, se remolcó desde los varaderos un buque de carga, el *Unión*, con matrícula de Sóller, que fondeó frente a la lonja de Palma, muy próximo al Real Club de Regatas, desaparecido hoy por la restauración acometida en esta zona del puerto después de la guerra. Es entonces cuando la Armada se hace cargo de la escuela, cuyo primer director fue el contralmirante don Francisco Bastarache Díaz de Bulnes, a quien auxiliaba el condestable don Ricardo Torres Quiroga. El contralmirante se alojaba en un yate cercano y frecuentemente inspeccionaba las tareas de los alumnos.

El *Unión* cambió su nombre por el de *Felipe Crespi*, en recuerdo de uno de los flechas que murieron en el hundimiento del crucero *Baleares*. Su bodega de proa fue convertida en el sollado-comedor para el grupo de internos, y la de popa, en aula y salón de actos. Existían dos clases de alumnos: internos —procedentes de otras provincias o de los pueblos del interior de Mallorca e Ibiza— y externos —de familias residentes en la ciudad—. Ambos grupos recibían lecciones de señales, radio, marinería y cultura general. Los domingos y fiestas oficiales, en formación, asistían a misa en la mallorquina iglesia de San Felipe Neri, con banda de tambores y cornetas de los propios Flechas.

Al ser nombrado el almirante Bastarrece capitán general del departamento de Cádiz, el capitán de navío don Gabriel Rodríguez Acosta se hizo cargo de la dirección de la escuela. Rodríguez Acosta, auxiliado por el contra maestro don Enrique Larrañaga, continuó enriqueciendo la formación de los alumnos de forma progresiva y satisfactoria.

A finales de 1937 se asignó a la escuela el pailebote *San Bernardo*, que hacía las funciones de patrullero y unidad móvil. Al mando del alférez de navío don Gabriel Capllonch, auxiliado por el cabo Jesús Salgado, el *San Bernardo* circundaba la isla de Mallorca para que los flechas se adiestrasen en el manejo del velamen y el timón. Al caer Menorca en poder de los nacionales, casi al término de la guerra, la dotación del velero desfiló en Ciudadela y Mahón en mensaje de paz.

Entre aquellos flechas navales germinaron auténticas vocaciones marineras que les conducirían en su día a figurar en los cuadros de la Armada. Tales fueron los casos del contralmirante Jáudenes Agacino, el capitán de navío Obrador Serra, el coronel de Infantería de Marina Antonio Ribas de Reyna y el coronel de Intendencia Manuel Garcés de los Fayos, entre otros.

Con el paso de los años, fueron creándose otras escuelas de Flechas Navales (Cádiz, Barcelona, Santander), que modificaron su estatuto administrativo y pasaron a formar parte de la llamada sección naval del Frente de Juventudes. Andando el tiempo, los Flechas llegaron a tener una escuela en Madrid, cuya dirección asumió el teniente coronel de Infantería de Marina don Juan Ruiz Liñares.

Las experiencias adquiridas a bordo y en tierra por estos muchachos, no cabe duda, fueron admiradas, y en cierto modo envidiadas, por otros sectores de la organización juvenil más limitados en sus tareas (campamentos y marchas, pero tierra adentro).

NOTICIAS GENERALES

V Semana Naval, Madrid (España)

Durante los días del 18 al 27 de septiembre de 2015, la Armada española ha celebrado en Madrid la V Semana Naval, durante la que se organizaron un conjunto de actos centrados en la Marina española y la cultura naval en general. Por razones de espacio, de entre los eventos programados recogemos a continuación únicamente los de carácter académico.

Seminario de Navegación Astronómica

Organizado por el Real Instituto y Observatorio de la Armada, con la colaboración de la Escuela de Guerra Naval y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), se celebró en la sede de aquella (C/ Eduardo Torroja s/n, Madrid) entre los días 21 y 23 de septiembre.

Este seminario se dirigía a todos los interesados en la navegación, la astronomía y la historia de la ciencia, sin que para cursarlo fuera requisito estar en posesión de titulación alguna. Sí era recomendable, no obstante, tener ciertas nociones de latitud y longitud y de puntos cardinales, y estar familiarizado con la trigonometría elemental y el manejo de una calculadora científica. El seminario estaba concebido como complemento formativo para estudiantes o licenciados de Náutica, Física y Geografía e Historia, y para marinos profesionales o aficionados, como podrán comprobar nuestros lectores a la vista del programa.

Lunes 21, en sesión de tarde

Después del acto de presentación e inauguración, se pronunciaron las siguientes conferencias:

- «Introducción a la navegación astronómica», por Teodoro López Moratalla, capitán de navío, doctor en Ciencias, jefe de la sección de efemérides del Real Instituto y Observatorio de la Armada;
- «La navegación astronómica a través de la historia. El problema de la longitud», por Francisco José González González, director técnico de la biblioteca y archivo del Real Instituto y Observatorio de la Armada;
- «La esfera celeste», por Luis Mederos Martín, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Martes 22

Por la mañana se giró una visita al Museo Naval de Madrid. Por la tarde continuaron las conferencias:

- «Coordenadas celestes», por Luis Mederos Martín;
- «Instrumentos náuticos: evolución histórica», por Francisco José González González;
- «El sextante moderno: funcionamiento y ajustes», por Luis Mederos Martín;
- «Sesión práctica: manejo y ajuste del sextante», por Luis Mederos Martín.

Miércoles 23

- «El tiempo», por Teodoro López Moratalla;
- «El *Almanaque náutico*», por Teodoro López Moratalla;
- «Sesión práctica: utilización del *Almanaque náutico*», por Teodoro López Moratalla y Luis Mederos Martín.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Jueves 24, en sesión de tarde

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

Viernes 25, en sesión de tarde

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

Quienes deseen obtener más información pueden dirigirse a

Seminario de Navegación Astronómica
Real Instituto y Observatorio de la Armada
C/ Cecilio Pujazón s/n, 11110 San Fernando (Cádiz)
www.armada.mde.es/navastro
Contacto: sna@roa.es

V Jornada Institucional de Pensamiento Naval

Organizada por el Centro de Pensamiento Naval, radicado en la Escuela de Guerra Naval —cuyo director es el contralmirante José María Pelluz Alcantud—, el día 23 se celebró la V Jornada Institucional de Pensamiento Naval. Encuadrada en la V Semana Naval, esta jornada tiene por objeto, además de impulsar el pensamiento naval —en razón de su importancia para la Armada—, «promover la conciencia sobre los riesgos y amenazas provenientes de acciones deliberadas en la mar y que afectan a nuestro litoral». De ahí el tema elegido: «Tres enfoques sobre riesgos y amenazas desde la mar en nuestro litoral».

Las ponencias se desarrollaron, en sesiones de tarde, en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (Juan de Mena 7, Madrid), según el programa que anotamos a continuación.

Después de recibir a los invitados y de que la organización comprobase sus acreditaciones, el almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, jefe de Estado Mayor de la Armada, pronunció las palabras de bienvenida. A continuación, el vicealmirante Juan A. Cuadrillero Pinilla, coordinador del Foro de Pensamiento Naval de la Armada y moderador de la jornada, procedió a presentar las tres ponencias del programa: «Seguridad de nuestro entorno marítimo», por el vicealmirante Salvador Delgado Moreno, a la sazón almirante de Acción Marítima; «La inmigración irregular y otras acciones delictivas en nuestro litoral», por don Juan Luis Pérez Martín, general de brigada de la Guardia Civil, jefe de la Jefatura Fiscal y de Fronteras, y «El contrabando y otros delitos

provenientes de la mar», por don Ángel Delgado Bernaldo de Quirós, director adjunto de Vigilancia Aduanera. Estas ponencias se completaron con un coloquio y unas conclusiones compendiadas por el vicealmirante moderador.

Para ampliar esta información, nuestros lectores habrán de dirigirse a

Centro de Pensamiento Naval
C/ Marqués de Torroja 2
28036 Madrid
Telf.: 913 12 46 81. Fax: 913 79 55 18

Seminario de estrategia 2015

El Seminario de Estrategia 2015, que versó sobre «La Marina científica: una herramienta estratégica para la acción del Estado», tuvo lugar el día 24, por la tarde, en el salón de actos del madrileño Cuartel General de la Armada. Después del acto de inauguración, que corrió a cargo de don Pedro Morenés Eulate, ministro de Defensa, se pasó a la conferencia principal, «La marina científica y los intereses nacionales», que dictó el contralmirante Manuel Catalán Pérez-Urquiola. Luego fue el turno del panel principal, que incluía las siguientes conferencias:

- «Investigación de la ZEE española. Cooperación con la sociedad civil», por José María Martín Dávila, capitán de navío, director del Real Instituto y Observatorio de la Armada y de la Escuela de Estudios Superiores;
- «Las ampliaciones de la plataforma continental española», por don Luis Somoza Losada, jefe del departamento de recursos geológicos marinos del Instituto Geológico y Minero de España (IGME);
- «El deshielo ártico y las rutas marítimas mundiales. Impacto sobre España», por don Álvaro Rodríguez Dapena, director técnico de Puertos del Estado;
- «Posicionamiento dinámico de buques», por don Salvador Delgado Franco, ingeniero naval (SEAPLACE).

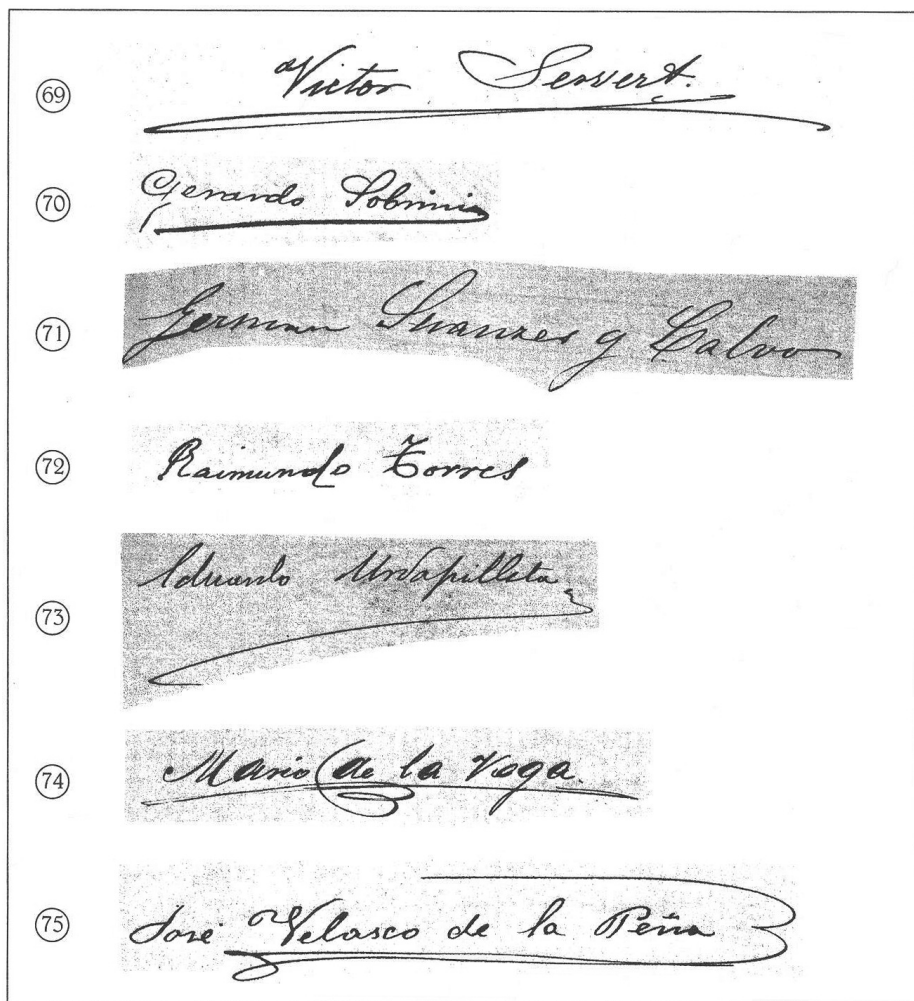
Las conclusiones fueron compendiadas por el almirante general Jaime Muñoz-Delgado y Díaz del Río, jefe de Estado Mayor de la Armada.

Los lectores que deseen ampliar esta información deben dirigirse a

Semana Naval
Seminario de Estrategia 2015
Cuartel General de la Armada
Juan de Mena 1, 28014 Madrid
www.armada.mde.es

UN ERROR POR OMISIÓN

En el artículo «Autógrafos de marinos españoles presos en Annapolis (1898)», (REVISTA DE HISTORIA NAVAL, núm. 128) del capitán de navío Antonio de la Vega Blasco, que debería contener los autógrafos de 75 marinos, se han omitido por error los siete últimos, que incluimos en este número 131 para satisfacción de nuestros lectores.



DOCUMENTO

Nafragio de la Armada del Mar Océano en 1679

Trata este documento del milagro atribuido a la Virgen del Pilar de Zaragoza en el naufragio de la Armada Real del Mar Océano, mandada por su gobernador general don Fernando Carrilo, marqués de Villafiel, el 22 de diciembre del año 1678, a la altura del cabo de San Vicente.

El documento está incluido en la obra de don Joseph Félix de Amada, canónigo de la iglesia del Pilar de Zaragoza, *Compendio de los milagros de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza...* (herederos de Agustín Vergés, 1680), como Milagro LX (págs. 334-338) la intervención milagrosa de la Virgen, está copiado literalmente de la noticia del naufragio dada por la *Gazeta de Madrid* el 28 de enero de 1679.

Navarrete, en su colección del Museo Naval, tomo XXIX, documento 35, cita este hecho como salida de Cádiz con destino Vigo y La Coruña para descanso del personal el 1 de marzo de 1679, mientras que en la obra que se cita más arriba, la Real Armada salió de Cádiz el 22 de diciembre anterior. El naufragio tiene lugar, según Navarrete, después de un combate victorioso con seis carabelas turcas el 15 de marzo «El general Carrillo, viéndose en gran peligro llamó a la Virgen del Pilar, por cuya intercesión se libró la Real Armada en este año de 1679».

El documento es una relación y carta enviada por el Excmo. Sr. D. Fernando Carrillo, marqués de Villafiel y capitán general de la Armada Real, en la que refiere los sucesos que dicha Armada tuvo después de haber salido en 1 de marzo de la bahía de Cádiz.

Este documento se encuentra en la Biblioteca de San Acacio en Sevilla. Tomo 31, rotulado: Varios, en los legajos que fueron del Sr. Cardenal. Confor-móse en 8 de abril de 1798.

MILAGRO LX.

Y Concluyendo con el empeño ofrecido, sin aver empeçado la materia de èl, expondrè el milagro, que en la Armada Real del mar Occeano, a cargo de su Governador General el Marques de Villafiel, ha obrado la *Virgen del PILAR*, a los principios de este año 1679. tanto mas plausible, quanto mas importante, por el mayor beneficio en la causa publica, y mas crecido interès en las vidas de los muchos, q̄ peligravã en la tormenta, y del Patrimonio Real en la perdida de los

Na-

Navios, manifestando la Virgen Santissima los clementissimos agrados con que se halla obligada de la candida , y cordial devocion del Rey nuestro Señor CARLOS II. que liberalmente religiosa, se lo ha manifestado en repetidas limosnas, como se ha dicho , para la exaltacion de su Sagrado Templo , y Monumento de su ofrecida proteccion ; y por configuiente de la Catolica Magestad de su gran Monarca, sin defraudar la parte, que le cave al Marques , y a la singular confianza de su devocion : pues no implica a la providencia Divina el concurso de circunstancias diversas, que empenen su poder, y publiquen sus misericordias , en aplausos de su Madre Santissima , baxo la primera invocacion, que le constituyò el reverente culto, que se le deve por la altissima dignidad de Madre suya. Referirè el suceſſo, como se publicò al mundo, en la Gazeta de Madrid de 14. de Febrero de 1679. sin defraudarle a la verdad, ni al estilo vna letra, que es como se sigue.

De Vigo a 28. de Enero de 1679.
En 22. de Deziembre salio la Armada Real
de

de Cadiz, segun se dixo a su tiempo. En dos dias llegò al Cabo de San Vicente, donde unos Nortes recios la obligaron a mätenerse hasta el dia 12. que el Galeon Santiago, Capitan de España, amaneciò con sola la Capitana de Flandes; San Ignacio de la misma Armada, y un Pingue, que llevaba arboles, y terciandoles bien el viento, dieron vista a este Puerto; pero no lo pudieron tomar. A 17. en la noche, hallandose en calma, se levantò de improviso una Martan gruesa, y campanuda de Noruega, q̄ (atravesada la Capitana de España a ella por no gobernar) de una cabezada la desarbò el Baupres, y Trinquete: y de alli a poco rato de un valanze, el Arbol mayor por la afogonadura, casi a raiz: cuyo espantoso accidente hizo bien experimentar la Misericordia divina, en no averse abierto el Galeon, y no aver ocasionado muerte a nadie, ni daño en una estilla.

Pero nadie lo estrañarà, sabiendo tiene el Marques de Villafiel, Governador General de la Armada, encomendadas todas sus Navegaciones, y cosas, a la Madre de Dios, representada, è invocada en el Santo PILAR de la Iglesia de Zaragoza, dedicada a su nombre. No es ponderable la constancia, que en el Marques,

y de-

y demas Oficiales, y Subditos, que le ayudavan, influyò aquel auxilio, siendo evidente passò de fuerças humanas, segun la relacion de los que lo vieron, no aviendo memoria, de que otro Navio se aya salvado, reducido a estado semejante, y en borrasca igual. Llegòle el viento asì destrozado, sin mas guia, que las olas atropelladas (pero guiadas de la Columna celestial) a la Playa de Porto a Porto, Costa de Portugal, donde lo primero fue cumplir las primicias del Voto, hecho solemnemente a Nuestra Señora del PILAR, &c. Profigue la relacion en lo que haze menos a mi proposito, y despues dize: *El Rey nuestro Señor (Dios le guarde) atendiendo con su gran Christiandad al evidente, y soberano Patrocinio de la Madre de Dios, con que se salvò ultimamente el Galeon San Tiago, Capitana de España, ha mandado escribir al muy Ilustre Cabildo de la Santa Iglesia Metropolitana de Zaragoza, para que en su Angelico, y Apostolico Santuario del PILAR, se cante un Te Deum laudamus solemne, en hazimiento de gracias a la Reyna de los Cielos, &c.*

Executaron los Prebendados la orden Real, con la piedad, y culto acostumbra-
do,

do, con asistēcia del señor Arçobispo Dō Diego de Castrillo, tan zeloso en el servicio de su Magestad , como Religioso en todo lo Sagrado , y de la mayor honra, y gloria de Dios , y veneracion de su Madre Santissima. Y al siguiente Correo llegó la nueva de aver aportado a salvamento todo el resto de la Armada , para que el gusto, y el milagro tuviesse su complemento : en cuyo hazimiento de gracias se hizo en Madrid vna solemne Proçesion, que saliò del Hospital antiguo de Nuestra Señora del PILAR, a devocion del Marques de Villafiel, queriendo contribuir a la festiva demostracion tan especialmente, como participò del beneficio.

(* *)

MILAGRO LX

Y concluyendo con el empeño ofrecido, sin haber empezado la materia de él, expondré el milagro, que en la Armada Real del mar Océano, a cargo de su Gobernador General el Marqués de Villafiel, ha obrado la Virgen del Pilar, a los principios de este año 1679, tanto más plausible, cuanto más importante, por el mayor beneficio en la causa pública, y más crecido interés en las vidas de los muchos, que peligraban en la tormenta, y del Patrimonio Real en la pérdida de los Navíos, manifestando la Virgen Santísima los clementísimos agrados con que se halla obligada de la cándida, y cordial devoción del Rey nuestro Señor Carlos II, que liberalmente religiosa, se lo ha manifestado en repetidas limosnas, como se ha dicho, para la exaltación de su Sagrado Templo, y Monumento de su ofrecida protección; y por consiguiente de la Católica Majestad de su gran Monarca, sin defraudar la parte, que le cabe al marqués, y a la singular confianza de su devoción: pues no implica a la providencia Divina el concurso de circunstancias diversas, que empeñen su poder, y publiquen sus misericordias, en aplausos de su Madre Santísima, bajo la primera invocación, que le constituyó el reverente culto, que se le debe por la altísima dignidad de Madre suya. Referiré el suceso, como se publicó al mundo, en la *Gazeta de Madrid* de 14 de Febrero de 1679 sin defraudarle a la verdad, ni al estilo una letra, que es como se sigue.

De Vigo a 28 de enero de 1679.

En 22 de Diciembre salió la Armada Real de Cádiz, según se dijo a su tiempo. En dos días llegó al Cabo de San Vicente, donde unos Nortes recios la obligaron a mantenerse hasta el día 12, que el Galeón Santiago, Capitán de España, amaneció con sola la Capitana de Flandes; San Ignacio de la misma Armada, y un Pingue, que llevaba árboles, y terciándoles bien el viento, dieron vista a este Puerto, pero no lo pudieron tomar. A 17 en la noche, hallándose en calma, se levantó de improviso una Mar tan gruesa, y campanuda de Noruega, que (atravesada la Capitana de España a ella por no gobernar) de una cabezada la desarboló el Bauprés, y Trinquete: y de allí a poco rato de un balance, el Árbol mayor por la fagonadura casi a raíz: cuyo espantoso accidente hizo bien experimentar la Misericordia divina, en no haberse abierto el Galeón, y no haber ocasionado muerte a nadie, ni daño en una estilla.

Pero nadie lo extrañará, sabiendo tiene el Marqués de Villafiel, Gobernador General de la Armada, encomendadas todas sus Navegaciones, y cosas, a la Madre de Dios, representada, e invocada en el Santo Pilar de la Iglesia de Zaragoza, dedicada a su nombre. No es ponderable la constancia, que en el Marqués y demás oficiales, y súbditos, que le ayudaban, influyó aquel auxilio, siendo evidente paso de fuerzas humanas, según la relación de los que lo vieron, no habiendo memoria, de que otro Navío se haya salvado, reducido a estado semejante y en borrasca igual. Llevole el viento así destrozado, sin más guía, que las olas atropelladas (pero guiadas de la Columna celestial) a

DOCUMENTO

la playa de Porto a Porto, Costa de Portugal, donde lo primero fue cumplir las primicias del Voto, hecho solemnemente a Nuestra Señora del Pilar. Prosigue la relación en lo que hace menos a mi propósito, y después dice: El Rey nuestro Señor (Dios le guarde) atendiendo con su gran Cristiandad al evidente, y soberano Patrocinio de la Madre de Dios, con que se salvó últimamente el Galeón Santiago, Capitana de España, ha mandado escribir al muy Ilustre Cabildo de la Santa Iglesia Metropolitana de Zaragoza, para que en su Angélico, y Apostólico Santuario del Pilar, se cante un Te Deum laudamus solemne, en hacimiento de gracias a la Reina de los Cielos.

Ejecutaron los Prebendados la orden Real, con la piedad y culto acostumbrado, con asistencia del señor Arzobispo Don Diego de Castrillo, tan celoso en el servicio de su Majestad, como Religioso en todo lo Sagrado, y de la mayor honra, y gloria de Dios, y veneración de su Madre Santísima. Y al siguiente Correo llegó la nueva de haber aportado a salvamento todo el resto de la Armada, para que el gusto, y el milagro tuviesen su complemento: en cuyo hacimiento de gracias se hizo en Madrid una solemne Procesión, que salió del Hospital antiguo de Nuestra Señora del Pilar, a devoción del Marqués de Villafiel, queriendo contribuir a la festiva demostración tan especialmente, como participó del beneficio.

RECENSIONES

SOLER, Isabel: *El sueño del rey. Viajes y mesianismo en el Renacimiento peninsular*. Acantilado, Barcelona, 2015, 350 págs.

Entre reyes emprendedores y afortunados y navegantes audaces y aventureros, surge inevitable el binomio de una relación intensa y decisiva que marcará un hito histórico. Reyes que aspiran a una mayor gloria haciendo suyos los descubrimientos y hazañas de sus descubridores y conquistadores.

Este libro de la doctora Isabel Soler, profesora de literatura y cultura portuguesa, y de atractivo título, es el testimonio de la profunda conmoción producida por los viajes oceánicos de Cristóbal Colón, Vasco de Gama y Fernando de Magallanes esencialmente, viajes que tuvieron tan decisiva influencia en momentos trascendentales de los reinados de los Reyes Católicos españoles, y Don Manuel, *el afortunado* rey de Portugal, tan hecho a imagen y semejanza de don Enrique el Navegante.

La realidad vivida de unos y otros personajes, sus logros y decepciones, se ven hondamente reflejados en la riqueza del lenguaje de este libro, donde los papas de la época juegan también su papel trascendente y las corrientes renacentistas insuflan nuevos aires al pensamiento, la cultura y el arte.

Riguroso en la documentación y exigente en su aportación bibliográfica, el libro ofrece también la calidad de su impresión. No conocía otros productos de Acantilado, pero a juzgar por su interesante catálogos —y el de hoy es un vivo exponente de calidad—, el suyo es un esfuerzo editorial muy digno de tener en cuenta.

CANALES, Carlos, y REY, Miguel del: *Naves negras. La Ruta de las Especies*. Clio Crónica de la Historia. EDAF, Madrid, 2015, 320 págs., ilustraciones-Mapas.

Carlos Canales y Miguel del Rey, prolíficos autores de excelentes textos, como *Las reglas del viento; Cara y Cruz de la Armada española en el siglo XVI, Naves mancas, De madera y acero*, (cuyas reseñas fueron publicadas en diferentes números de esta Revista), nos ofrecen nuevamente los frutos de su colaboración, en este nuevo libro, *Naves negras. (La ruta de las especias)* desde el acostumbrado e impecable marco de EDAF, cuyas publicaciones gozan de tanto y tan merecido prestigio.

Con la garantía de una objetividad contrastada, los autores despliegan un amplio mapa de acontecimientos, que comienzan con el viaje de Magallanes-Elcano y termina con la consolidada presencia española en el extremo Oriente,

RECENSIONES

China, Japón, Cochinchina y sobre todo Filipinas. Esfuerzo sobrehumano, valor y audacia, llevaron a las naves españolas hasta los territorios más lejanos y desconocidos del planeta y convirtieron el Pacífico en un lago español con rutas propias y mapas exclusivos.

Las riquezas presentadas en la llamada Ruta de las Especies toman cuerpo en las páginas de este libro apasionante, que recrea escenas de ese mundo de la canela, la pimienta o el clavo que animaban las singladuras de las naves españolas y portuguesas durante los siglos en que ejercieron un dominio incuestionable de la Ruta. Naves negras, como fueron llamadas por los orientales, cuando arribaron a sus costas en el siglo XVI, y que Canales y Rey recrean y pormenorizan en este estupendo libro.

No es preciso añadir que la profusión de ilustraciones a todo color, más gráficos y mapas, con una serie de apéndices enriquecedores, reflejan los valores habituales que muestra la editorial EDAF en todas sus entregas.

DELGADO, Luis: *El vapor Reina de Castilla. Operaciones en Filipinas*. Editorial Noray, Barcelona, 2015, 356 págs.

El escenario naval de mitad del siglo XIX se ensancha decididamente en esta nueva singladura de la saga marinera de los Leñanza, tan hábilmente pilotada por Luis Delgado, siempre a bordo del buque adecuado al momento histórico que contempla, con el hábil ejercicio de unas derivaciones colaterales de sus personajes en un equitativo reparto de méritos y aptitudes. Un difícil equilibrio pormenorizado, del buen navegante que conoce y sabe qué rumbos tomar.

La saga de los Leñanza avanza generacionalmente como avanza el tiempo en que dan fe de su presencia. También los buques que los cobijan crecen en el aspecto de la tecnología o la eficacia, y hay que tener muy tomada la medida de la compenetración hombre-buque para que el relato conserve plenas todas sus esencias.

En esta ocasión el vapor *Reina de Castilla* al mando del teniente de navío Pignati (al que Delgado va dando un progresivo protagonismo), realiza una serie de misiones represivas contra la piratería mora y malaya en las lejanas islas Filipinas, con lo que encara un justo y acertado encuadre, ya que era indispensable el mantenimiento de una fuerza naval equilibrada y suficiente, dentro de las penurias y dificultades económicas, con el fin de no quedar a la zaga de otras potencias europeas —Francia, Alemania e Inglaterra— que ya buscaban, sin tapujos, zonas de influencia en el Lejano Oriente.

Con su acostumbrada y personalizada dinámica, el libro afronta situaciones reales, junto a episodios ficticios, que son la salsa y la pimienta que el autor sabe aplicar en cada caso. Las sangrientas hazañas de la piratería *mora* o malaya, que con sus correrías, saqueos y matanzas sembraba el terror en aquellas islas, tiene su versión más genuina en la captura, juicio y ejecución del terrible pirata Basarin, con un realismo barojiano de implacable impacto.

Los tiempos que ha de seguir afrontando la saga de los Leñanza, cuyo próximo embarque a buen seguro no se hará esperar, ofrecen diferentes perspectivas y nuevos escenarios en los que seguir viviendo y disfrutando de las vicisitudes de estos personajes tan vivamente incrustados sobre la historia de España.

MAESTRO, Manuel: *Espías a bordo*. Círculo Letras del Mar, Madrid, 2015, 406 págs.

Espionaje y espías son términos que encierran siempre una morbosa curiosidad. El halo de misterio que envuelve a los personajes, su complicada estructuración, sus, a veces, incomprendidas estrategias. Todo ello es viva fuente de atracción cuando se combinan factores de notable singularidad que enriquecen y animan el escenario.

Manuel Maestro, que tantas pruebas viene ofreciendo de su quehacer intelectual y sus excelentes dotes narrativas, aborda a mi juicio con notable acierto el sugestivo tema del espionaje, trasladándolo al ámbito naval en un difícil equilibrio de adecuación que ha supuesto ante todo esfuerzo en la investigación, pero también soltura y buen tono en la narración, que engancha desde sus primeras páginas.

El trazado de los diez capítulos de los que consta el libro ya ofrece una idea concreta del interés temático, porque es evidente que el espionaje ha influido decisivamente en la vida política de las naciones y se ha desarrollado en un amplio campo de acción, que el autor sitúa en el ámbito naval, bien definido desde su hilo conductor.

Espías a bordo, se subtitula *Avatares de la guerra secreta e inteligencia naval en España*, pero en realidad ofrece un campo de acción más amplio, pues las dos guerras mundiales del pasado siglo, en las que no intervino España, no fueron óbice para que nuestra nación no se convirtiera en un nido de espías de todas las especies y calañas.

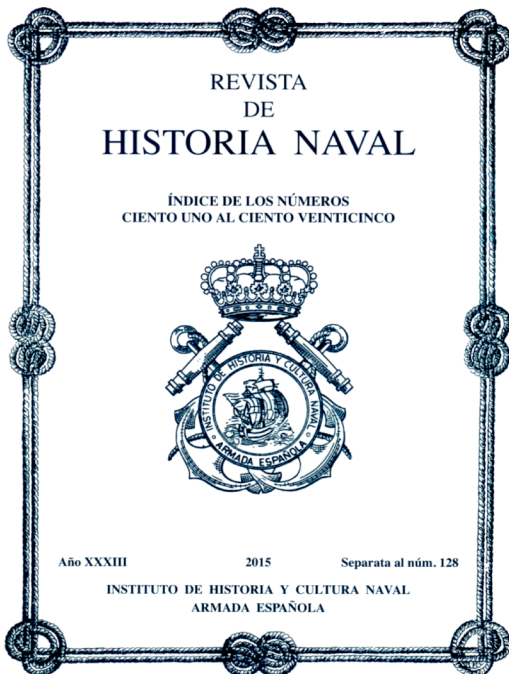
La inteligencia naval fue un factor decisivo para el control de las comunicaciones y la información sobre lugares o instalaciones de alto valor estratégico, así como el llamado espionaje industrial o tecnológico, que también alcanzó altas cotas en España.

Como todos los libros editados por el Círculo Letras del Mar, el libro responde plenamente a las premisas de una excelente impresión, calidad de papel y excelente tipo de letra, accesible a todo tipo de lectores.

J.C.P.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Están a la venta los **ÍNDICES** de los números del 101 al 125 de la **REVISTA DE HISTORIA NAVAL**, cuyo contenido es el que sigue:

- Introducción (estudio histórico y estadístico).
- Currículos de autores.
- Índices de los números 101 al 125.
- Artículos clasificados por orden alfabético.
- 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 ocho 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 cien anteriores, en tres 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

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL realiza periódicamente la actualización de la lista de suscriptores que comprende, entre otras cosas, la comprobación y depuración de datos de nuestro archivo. Con este motivo solicitamos de la amabilidad de nuestros suscriptores que nos comuniquen cualquier anomalía que hayan observado en su recepción, ya porque estén en cursos de larga duración, ya porque hayan cambiado de situación o porque tengan un nuevo domicilio. Hacemos notar que cuando la dirección sea de un organismo o dependencia oficial de gran tamaño, conviene precisar no sólo la Subdirección, sino la misma Sección, piso o planta para evitar pérdidas por interpretación errónea de su destino final.

Por otro lado recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos* del Instituto de Historia y Cultura Naval están a la venta en el Museo Naval y en el Servicio de Publicaciones de la Armada, c/. Montalbán, 2.— 28071 Madrid, al precio de 4 euros, la revista, y 6 euros, los cuadernos monográficos. .

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL.

C/ 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

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. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel 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.

