

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 141

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVI

2018

Núm. 141

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



CONSEJO RECTOR:

Presidente: Fernando Zumalacárregui Luxán, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Director: José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, jefe del Departamento de Cultura Naval.

Redactor Jefe: José Antonio Ocampo Aneiros, coronel de Máquinas (R).

Vocales: José Cervera Pery, general auditor y periodista; Enrique Martínez Ruiz, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid; Federico de la Puente Maroto, capitán de navío, subdirector del Instituto; Eduardo Brinquis Crespo, coronel de Infantería de Marina, jefe del Departamento de Patrimonio Naval Sumergido; Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío, jefe del Departamento de Historia Naval; Pedro Ramírez Quevedo, capitán de navío, Departamento de Cultura Naval.

Redacción, Difusión y Distribución:

Ana Berenguer Berenguer; Delia Colazo Rodríguez.

Administración:

Rocío Sánchez de Neyra Espuch; Manuel Ángel Gómez Méndez.

Dirección postal, tfnos. y C/e:

Instituto de Historia y Cultura Naval.
Juan de Mena 1, 1.ª planta.
28014 Madrid (España).
Teléfono: 913 12 44 27.
c/e: ihcn@fn.mde.es



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

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2018.
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 (edición en papel).
ISSN: 2530-0873 (edición en línea).
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

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
<i>La conferencia sobre limitación de armamento de Washington narrada por la prensa española</i> , por David Rubio Márquez	9
<i>Las Brigadas de Artillería de Marina. Creación, ordenación legal y desarrollo (1717-1800)</i> , por Carlos Pérez Fernández-Turégano ..	27
<i>Cortés y el mar</i> , por Mariano Cuesta Domingo	59
<i>Un Basabe en Trafalgar</i> , por Vicente Basabe Blanco	91
<i>El combate de Cabo de Palos (6 de marzo de 1938). El hundimiento del crucero Baleares</i> , por Jorge Peñalva Acedo	101
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	115
La historia vivida: <i>Pedro de Orsúa y la jornada de Omagua y Dorado</i> Noticias generales.	
Documento: <i>El aprecio de George Washington por España</i>	123
Recensiones:	135

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

David Rubio Márquez es profesor de Geografía e Historia en el Instituto Jaime Ferrán Clúa (San Fernando de Henares). Diplomado en Estudios Avanzados en Geografía de España por la Universidad Autónoma de Madrid y doctor en Historia de España por la UNED, su tesis doctoral, «El regeneracionismo en la Armada: la política naval española y los proyectos de creación de una nueva Escuadra, 1899-1909», fue galardonada con el Premio Virgen del Carmen 2015 y ha sido publicada por el Ministerio de Defensa. Interesado en la historia de la Armada en el primer tercio del siglo xx, ha publicado artículos en las publicaciones periódicas *Revista General de Marina*, *Revista de Historia Naval*, *Fuerzas de Seguridad y Defensa*, *Espacio Tiempo y Forma* y *Revista Historia Autónoma*. También es autor del libro *Joaquín Sánchez de Toca. Ministro de Marina (1902-1903)*.

Carlos Pérez Fernández-Turégano es profesor titular de Historia del Derecho Español en la CEU San Pablo, universidad por la que se doctoró. Académico correspondiente de Jurisprudencia y Legislación, sus dos principales líneas de investigación son la Administración de la España moderna, especialmente la de su marina militar, y el gobierno, estructuras y legislación de la Inquisición española. Entre sus publicaciones son de destacar las monografías *Patiño y las reformas de la Administración en el reinado de Felipe V* (Madrid, 2006, Ministerio de Defensa) y *José María Otero Navascués. Ciencia y Armada en la España del siglo xx* (CSIC, 2012), así como varias decenas de artículos y capítulos de libros. Ha impartido cursos de doctorado y conferencias en universidades de varios continentes: Mesina (Italia), UNAM (México) y Provincial de Aichi (Japón). De esta última ha sido recientemente nombrado coinvestigador invitado. Está en posesión de varios premios y condecoraciones, como el premio a la mejor labor docente de la Facultad de Derecho de la USP-CEU, recibido en dos ocasiones (2008 y 2014), o la Cruz del Mérito Naval con distintivo Blanco (2005).

Mariano Cuesta Domingo es profesor emérito de la Universidad Complutense. Debido a su actividad profesional en la Cátedra de Historia de los Descubrimientos Geográficos y Geografía de América, de Descubrimientos y Exploraciones y de Historia de América, su docencia se desarrolló en esta área, encuadrado en la cual también ha dirigido trabajos y tesis doctorales y llevado a cabo su actividad investigadora, muchos de cuyos frutos han visto la luz en la Editorial Naval. Ha participado en numerosos congresos nacionales e internacionales, recibido la Cruz al Mérito Naval —entre otros premios y condecoraciones— y resultado elegido miembro de varias instituciones académicas españolas e internacionales.

Vicente Basabe Blanco es capitán de navío del Cuerpo General en situación de retiro. Terminó sus estudios en 1970, año en que recibe los despachos de teniente del Cuerpo de Máquinas. Prestó servicio en diversos buques de la Flota hasta 1985, cuando es nombrado profesor de la Escuela Naval Militar, labor que desarrolla hasta 1992. En 1993 es destinado a la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar, donde participa en la elaboración de las campañas relativas al servicio militar, el Día de las Fuerzas Armadas o la profesionalización de estas, tareas que desde 1995 compagina con la asesoría militar de la Cruz Roja Española. En 1999 es nombrado delegado del Ministerio de Defensa en la Región de Murcia, cargo en el que cesa en 2009. Es especialista en motores de combustión y criptografía y realizó cursos de técnicas pedagógicas y alta gestión de recursos humanos. Está en posesión de la Cruz al Mérito Naval y de la Cruz, Placa y Encomienda de San Hermenegildo. Aficionado a los temas genealógicos, investiga y escribe artículos sobre dicha materia.

Jorge Peñalva Acedo ha cursado estudios de Derecho y es licenciado en Historia por la Universidad de Barcelona, así como máster en Historia y Patrimonio Naval por la Universidad de Murcia. Su trabajo de fin de máster se tituló «La estrategia de las clases. La Flota republicana y la ayuda soviética», estudio que posteriormente revisaría y ampliaría. Su especialidad es la

guerra civil española en el mar, materia sobre la que posee una de las bibliotecas privadas más importantes y de cuyo estudio, como se ha señalado, se ha ocupado académicamente. Asimismo es autor de un blog dedicado a la cultura naval de Cataluña (<https://marinacatalana.wordpress.com/>) entendida en sentido amplio, donde se alojan trabajos de diverso cuño: históricos, sociales, económicos y literarios.

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 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)—, lo fue también del desaparecido rotativo barcelonés *Noticiero Universal*. A él se debe *Proa. Revista Radiofónica del Mar* (Radio Mallorca, 1960) y es de destacar su intervención en «De la vela al vapor», episodio quinto de la serie *Océanos, hombres, mares*, emitida por el canal público autonómico Televisión de Galicia. José Antonio Ocampo es 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

CAMBIA, todo cambia, dice la canción. Nada cambia de forma continuada más que la manera en que vivimos. Y podemos decir que, en eso, la mudanza es mayor en la superficie que en lo profundo, pero el caso es que la mudanza es inevitable, y es precisamente la sustancia de la que está hecha la Historia, que la historiografía, el empeño de esta publicación, trata de estudiar. Y a esta revista le ha llegado recientemente un pequeño cambio, el de su director, que desde ya tiene la intención de continuar la labor, ya casi histórica, que han realizado sus antecesores. Tiene el nuevo director sobre todo presente que el producto final, cada número que sale a la luz, es obra de un equipo que debería ser mucho más amplio de lo que es. Y que el equipo que va a dirigir, a punto de ser moderadamente reforzado, tiene la voluntad firme de mantener el rumbo que la revista lleva desde que nació, sin dejar de abrirse a las nuevas técnicas y procedimientos editoriales cada vez más necesarios, porque el dedicarse al estudio de la Historia es oficio que debe adaptarse a los tiempos. Es decir, que tenemos que estudiar el pasado con las herramientas del futuro.

Por lo demás estamos entrando ya de lleno en el V Centenario de la Primera Circunnavegación que, como ya informamos, se inició este año con la conmemoración de las capitulaciones que firmaron Magallanes y Falero con Carlos de Gante, recién coronado rey de Castilla. Van a ser tres años de recreación de la empresa en su totalidad, empezando por la partida de las naves de Sevilla y Sanlúcar, pasando por todos los grandes hitos del viaje, y terminando con la vuelta de Juan Sebastián de Elcano y sus diecisiete compañeros a Sevilla. El Instituto de Historia y Cultura Naval, junto a los demás componentes del Órgano de Historia y Cultura Naval, va a participar con todas sus fuerzas en tan digno esfuerzo colectivo. Ojalá sepamos entre todos aprender y difundir la lección que aquellos hombres nos dieron con su ejemplo.

Disfruten de los artículos y secciones de este número de la revista que tienen en sus manos y, si les surge el impulso, no se priven de tratar de escribir, o al menos de animar a otros a escribir para la revista, que es el jugo que produce el amor por la Historia Naval.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

(La suscripción será por los números del año en que comience el alta y por el importe vigente en el año en curso. Su renovación se hará de manera automática en años sucesivos, si no nos indica lo contrario.)

IMPORTE ANUAL (AÑO 2018)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2018)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 25 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2018)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

Transferencia bancaria a favor de «Centro de Publicaciones del MINISDEF», con el siguiente código de cuenta IBAN: ES57 0182 2370 4402 000 0365 (BIC: BBVAESMMXXX), contactando previamente con los teléfonos 913 12 44 27-913 79 50 50

Domiciliación bancaria (no válida para suscripciones desde el extranjero):

D. _____ autoriza al Instituto de Historia y Cultura Naval, del Ministerio de Defensa, para que con cargo a mi cuenta núm:

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

sean abonados los recibos correspondientes a la Revista de Historia Naval / Cuadernos Monográficos (tachar lo que no proceda):

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a ihcn@fn.mde.es, mediante fax al número 913 79 50 56, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid. Puede también suscribirse llamando a 913 12 44 27-913 79 50 50.

2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural. Para recibir números del año en curso, llamar a 913 12 44 27-913 79 50 50.

Protección de datos de carácter personal.

En cumplimiento de lo establecido en la Ley Orgánica 15/1999, de Protección de Datos de Carácter Personal, los datos personales que consten en el boletín de suscripción, una vez relleno, se procesarán incluyéndose en el fichero de suscriptores de la Revista de Historia Naval y de los Cuadernos Monográficos, y en ningún caso serán cedidos a terceros. Si desea ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición, puede dirigirse por correo ordinario, o mediante correo electrónico, a las direcciones anteriormente indicadas.

LA CONFERENCIA SOBRE LIMITACIÓN DE ARMAMENTO DE WASHINGTON NARRADA POR LA PRENSA ESPAÑOLA

David RUBIO MÁRQUEZ
Doctor en Historia

Resumen

La conferencia de desarme naval de Washington, reunida entre el 11 de noviembre de 1921 y el 6 de febrero de 1922, marcó el desarrollo de las Armadas de todo el mundo durante más de un decenio. Sus objetivos fueron acabar con la carrera naval emprendida por Estados Unidos y Japón, a la que se uniría el Reino Unido, reducir los gastos navales y liquidar la alianza anglojaponesa, percibida como una amenaza por los norteamericanos. Sus acuerdos fundamentales fueron reducir el número de acorazados, limitar su construcción y regular los portaviones. Sin embargo, el gran fracaso de esta cumbre internacional lo constituyeron los submarinos, capítulo en el que fue imposible el acuerdo.

Palabras clave: Carrera naval, alianza, acuerdos, acorazados, submarinos.

Abstract

Held between November 11, 1921 and February 6, 1922, the Washington Naval Conference marked the development of navies around the world for more than a decade. Its objectives were to put an end to the naval arms race sustained by the United States and Japan, which the United Kingdom would eventually join, reduce naval spending and liquidate the Anglo-Japanese alliance, perceived as a threat by the Americans. Its basic agreements were to reduce the number of battleships, limit their construction and regulate the aircraft carriers. Its failure, the submarines.

Key words: Naval armaments race, alliance, agreements, battleships, submarines.

Introducción

LA conferencia de Washington hay que enmarcarla en los intentos de frenar la carrera armamentística que se dieron entre 1919 y 1938. Desde finales del siglo XIX existía el convencimiento de que había una relación directa entre el nivel de armamento y las posibilidades de estallido de un conflicto armado. Para solucionar el problema se convocaron las diversas conferencias de paz de La Haya, celebradas entre 1899 y 1907. Finalizada la primera guerra mundial, las tentativas en pro del desarme se incrementaron. Sin embargo, los esfuerzos de la Sociedad de Naciones a estos efectos fueron vanos. Solo en el ámbito naval se alcanzaron ciertos resultados, en la Conferencia de Washington, de 1922, y en la de Londres, de 1930.

El 8 de marzo de 1922, en la madrileña Residencia de Estudiantes, el novelista Herbert G. Wells pronunciaba una disertación para explicar la conferencia sobre limitación de armamento de Washington. Traducida, fue publicada en el primer número de la revista de la Residencia (1). Pocos oyentes pudieron beneficiarse de una información tan privilegiada y de primera mano. ¿Qué se supo en España de la misma? Aunque existen abundantes estudios sobre el tema en la bibliografía anglosajona, especialmente estadounidense, no ha sido traducida al castellano. Además, la Conferencia de Desarme Naval de Washington ha sido escasamente analizada en nuestro país, a pesar de que sus acuerdos marcaron el devenir naval mundial hasta 1936 (2). El presente artículo pretende responder a esta cuestión. Para ello se han manejado fuentes hemerográficas exclusivamente españolas, que hemos dividido en dos grandes grupos: el primero, compuesto por publicaciones directamente relacionadas con el mundo naval, como la *Revista General de Marina y Vida Marítima*; el segundo lo componen tanto los rotativos de información general como algunas publicaciones de carácter económico (*El Financiero*), cultural (*Nuestro Tiempo*) y religioso (*España y América*). En cuanto a la prensa diaria, nuestras consultas se han guiado por el empeño de abarcar un espectro político lo más amplio posible, manejando desde periódicos vinculados al carlismo (*El Siglo Futuro*) hasta los de filiación republicana (*El Globo*), pasando por los vinculados a la ideología de la derecha católica monárquica y próxima a Antonio Maura (*La Época*) o al partido liberal (*El Imparcial*).

(1) «El novelista Wells en Madrid», en *La Época*, 10 de marzo de 1922.

(2) Visión británica en JORDAN, John: *Warships after Washington*, Seaforth Publishing, Londres, 2012; visión norteamericana en GOLDSTEIN, E., y MAURER, J.: *The Washington Conference, 1921-22. Naval Rivalry, East Asian Stability, and the Road to Pearl Harbor*, Frank Cass, Portland, 2004.

La convocatoria

Inspirándose en el artículo VIII de la Carta Fundacional de la Sociedad de Naciones (3), el 11 de julio de 1921, siguiendo una resolución del senador William E. Borah, el presidente de los Estados Unidos de América del Norte, Warren Gamaliel Harding, dirigió a las grandes potencias navales una nota convocándolas a una conferencia para limitar los armamentos y tratar de la cuestión del Pacífico. La reunión se celebraría en Washington, en una fecha que debería ser fijada de «común acuerdo». Fueron requeridas Gran Bretaña, Francia, Italia y Japón (4). Los norteamericanos insistieron en extender la invitación a Francia e Italia, alegando que convenía proceder a un desarme general y que ambas naciones, como potencias que eran, debían estar presentes. Todos los países interpelados aceptaron la invitación, si bien Francia e Italia mostraron ciertos recelos. En Italia, según recogía el rotativo *La Época*, los diarios manifestaban «un gran escepticismo en cuanto a los resultados de la Conferencia» y vaticinaban «que los delegados de las potencias interesadas no llegarán a nada práctico» (5). No obstante, el país más pesimista acerca de los eventuales frutos de la cumbre fue Francia. Explicaban esta actitud el miedo a un desarme unilateral, los escasos intereses franceses en el océano Pacífico y su incompreensión ante la actitud equívoca de Estados Unidos, que había decidido no integrarse en la Sociedad de Naciones pero convocaba una conferencia especial de desarme (6). El Reino Unido se manifestó completamente de acuerdo con la celebración de la conferencia en cuestión, especialmente al saber que los preliminares tendrían lugar en Londres (7). De los convocados, Japón fue el que más se demoró en dar una respuesta positiva (8). Este retraso, presumiblemente, tenía que ver con los recelos suscitados en

(3) El artículo VIII, en su primer apartado, recogía: «Los miembros de la sociedad reconocen que el mantenimiento de la paz exige la reducción de los armamentos nacionales al mínimo compatible con la seguridad nacional y con la ejecución de las obligaciones internacionales impuestas por una acción común».

(4) MARFIL, Mariano: «Política extranjera. La Conferencia de Washington», en *Nuestro Tiempo*, núm. 275, (1921), p. 164.

(5) «La limitación de armamentos y las cuestiones internacionales», en *La Época*, 13 de julio de 1921.

(6) MARFIL, art. cit., pp. 168-169. En el Senado francés, según recogía *El Globo*, Briand había afirmado: «Francia no puede renunciar, ni renuncia en modo alguno, a las garantías que necesita para su seguridad. Ahora bien, puede que de esa conferencia salga la seguridad para todos los pueblos. Creo—añadió—interpretar fielmente el sentir del Parlamento francés, al dar las gracias al Presidente Harding por haber invitado a Francia a buscar, en unión de las demás potencias, la mejor solución que haya de darse a ese problema mundial».

(7) «La conferencia para limitar armamentos», en *El Imparcial*, 12 de julio de 1921. Opiniones favorables a la conferencia en el Reino Unido en «Opinión de Robert Cecil», *La Correspondencia de España*, 16 de julio de 1921.

(8) «Los aliados y los armamentos. Una Conferencia para limitarlos», en *El Siglo Futuro*, 14 de julio de 1921; *Vida Marítima*, La Situación Internacional, núm. 695 (30 de julio de 1921), p. 216; «Impresiones acerca de la futura conferencia», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (octubre 1921), pp. 563-565.

los japoneses por la pretensión norteamericana de abordar el tema chino (9), lo cual suponía una nefasta noticia para el país asiático. Así pues, Japón demandó definir la agenda por adelantado y declaró que no aceptaría discutir ciertos temas espinosos, pretensión a la que los norteamericanos contestaron con una seca negativa (10). El Vaticano, en fin, como recogió la prensa católica española, mostró su apoyo a la conferencia:

«El Santo Papa desea vehementemente que el éxito más lisonjero acompañe a los trabajos de la Conferencia reunida en la capital de los Estados Unidos para aliviar a los pueblos de una inmensa pesadumbre, como es el presupuesto de armamentos, y, sobre todo, para alejar más cada día los peligros de una nueva guerra» (11).

Las causas

¿Cuáles eran las causas de la propuesta de Harding? Podemos señalar, en primer lugar, una causa económica: «... economizar a los futuros contendientes buen número de millones» (12). La pregunta formulada, en diciembre de 1922, por el secretario de Estado norteamericano ante la asamblea anual de la American Historical Association es muy esclarecedora en este aspecto: «¿Qué será más conveniente para una democracia amante de la paz: un Convenio que traiga consigo relativa seguridad o una costosa competencia en armamentos?» (13).

El 11 de noviembre de 1918 concluyó la primera guerra mundial. Pero el fin de las hostilidades no puso término a las tensiones internacionales, especialmente en el océano Pacífico, foco de rivalidad entre el Reino Unido, Japón y Estados Unidos. Esta última potencia había proyectado en 1916 un programa naval que incluía diez acorazados y seis cruceros de batalla (14). El objeti-

(9) En *La Correspondencia de España* se podía leer: «En los círculos políticos del Japón se cree que deben nombrarse representantes para la Conferencia del desarme, propuesta por Harding. Sin embargo, en los mismos círculos se manifiesta cierto malestar porque la invitación haya sido dirigida á China, á Francia y á Italia, y porque es probable que se amplíe con este motivo el límite de los problemas previstos, y que estas últimas potencias invitadas por Norteamérica sostengan el punto de vista de los Estados Unidos. El periódico *Nichi Nichi* habla de un tratado secreto angloamericano, del que podría resultar para el Japón cierto aislamiento. Este mismo periódico invita al Gobierno japonés á manifestarse muy prudente». «La reducción de los armamentos», *ibidem*, 18 de julio de 1921.

(10) La negativa del Gobierno norteamericano a la discusión previa de la agenda, en «Los problemas de la paz», *La Época*, 20 de julio de 1921.

(11) ESTÉBANEZ, P. Maximiliano: *España y América*, Extranjero, núm. 19 (1 de octubre de 1921), p. 395.

(12) *Vida Marítima*, La Situación Internacional, núm. 703 (30 de noviembre de 1921), p. 342.

(13) «Resultado de la Conferencia de Wáshington» (*sic*), en *Revista General de Marina*, t. LXXXI (mayo 1923), p. 612.

(14) ANDÚJAR, Manuel: «El poder naval», en *Vida Marítima*, núm. 695 (30 de julio de 1921), p. 214.

vo norteamericano era, primero igualar y, luego, superar a la flota británica. *La Correspondencia Militar* era explícita sobre el particular: «... preparan [los Estados Unidos] otra flota, que dentro de poco excederá en poder militar a la que hoy es reina de los mares. El número de acorazados viene en función de la riqueza y ya no es la Gran Bretaña el país más rico del globo» (15).

Japón, por su parte, había iniciado en 1916 el programa «8-8», es decir la construcción de ocho acorazados y ocho cruceros de batalla, que deberían estar terminados antes de finalizar 1927. Los acorazados *Nagato* y *Mutsu* ya estaban en construcción en 1918 (16). Ante el enorme reto planteado para conservar la primacía naval, el Reino Unido no tuvo otra alternativa que aceptar el desafío y embarcarse en un nuevo programa de armamentos marítimos (17). Así las cosas, en 1921 las tres naciones estaban envueltas en una carrera de armamentos navales muy cara y que por añadidura mostraba todos los signos de estar entrando en una espiral terriblemente peligrosa. El periódico *La Voz* informaba del problema en los siguientes términos: «Resultado de lo expuesto que Inglaterra, los Estados Unidos y el Japón han entablado una competencia de armamentos mucho más loca que la que hubo entre Inglaterra y Alemania en 1914. He ahí, pues, un peligro para la paz mundial» (18).

En 1924, Carlos Pereira escribía lo siguiente acerca de lo que habría pasado si la carrera de armamentos navales no hubiera sido regulada: «La marina de las tres grandes potencias —teniendo en cuenta únicamente las grandes unidades en plena utilización— hubiera sido: Estados Unidos 815.467 toneladas, Gran Bretaña 447.469 toneladas y Japón 400.808 toneladas» (19).

Recién salidos de los sufrimientos generados por la larga y costosa guerra mundial, los británicos se mostraron reacios a financiar la construcción de nuevos buques de guerra. Por su parte, el partido republicano norteamericano había conseguido que Estados Unidos no ratificara el tratado de Versalles ni entrara a formar parte de la Sociedad de Naciones, «pero tenía necesidad de contrarrestar esta actitud con otra que fuese también pacifista» y contentar así a la opinión pública, entre la que se había hecho muy popular la idea del desarme. Mientras, en Japón, la oposición y las asociaciones industriales habían iniciado una campaña en contra de los gastos militares, que «descuida[n] las obras sociales y el estímulo a la producción» (20).

(15) «La escisión entre gobernantes y gobernados», en *La Correspondencia Militar*, 14 de junio de 1921.

(16) «El problema del Pacífico», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (septiembre 1921) p. 413; información sobre ambos acorazados y su armamento, en «El armamento de las bases navales», *La Correspondencia Militar*, 30 de mayo de 1921, y «La flota japonesa», *El Globo*, 8 de junio de 1921.

(17) «Fuerza naval de Estados Unidos, Inglaterra y Japón», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (noviembre de 1921), pp. 701-710.

(18) *La Voz*, 29 de octubre de 1921.

(19) PEREIRA, Carlos: «El Desarme de Japón», en *España. Semanario de la Vida Nacional*, núm. 302 (7 de enero de 1922), p. 11.

(20) «Japón y los armamentos», en *El Sol*, 17 de marzo de 1921.

Un segundo motivo era la rivalidad norteamericana con Japón. Esta encerraba «tal gravedad que de no sobrevenir una inteligencia cordial entre el Japón y los Estados Unidos nos conducirá en un plazo muy breve a otra gran guerra» (21). El rotativo norteamericano *Chicago Tribune* publicaba el 18 de febrero de 1921 que «la guerra es inevitable si los japoneses no bajan el tono».

Estados Unidos, que en opinión de Juan Pablo Fusi practicaba una política de contención y equilibrio en Asia, se sentía amenazado por los japoneses. En primer lugar, por la emigración nipona, para contener la cual se tomaron medidas en los estados de California, Oregón, Washington, Nuevo México y Texas, medidas que provocaron un sentimiento de humillación en los japoneses al verse tratados como «peligro amarillo».

En segundo lugar, también era vista como una amenaza la expansión japonesa en el océano Pacífico y China. El principal objetivo de Japón al participar en la Gran Guerra había sido la conquista de las posesiones alemanas del Pacífico: las islas Marshall, las Marianas, las Carolinas y Palaos. Convertidas en mandatos, Japón las retuvo en la conferencia de paz de Versalles, de 1919. Estas islas, donde Japón había mejorado sus posiciones comerciales a expensas de Alemania, tenían una importancia de primer orden para Estados Unidos, habida cuenta que, si pasaban a sus manos, le darían automáticamente el control de más de la mitad del océano Pacífico. Por otro lado, los archipiélagos ocupados por Japón eran escalas naturales en la ruta Hawái-Filipinas y, pudiendo convertirse en bases para submarinos u otras fuerzas hostiles, la Marina norteamericana mostró su lógica preocupación. En caso de conflicto bélico, Filipinas y Guam caerían en manos japonesas pues la US Navy, dividida entre el Atlántico y el Pacífico, no podría acudir con la celeridad necesaria en su auxilio (22).

Así las cosas, para los norteamericanos era de vital importancia el control de la isla de Yap (en el archipiélago de las Carolinas), nudo de conexiones de cables telegráficos. El rotativo *La Correspondencia de España* lo expresaba de forma nítida: «Si los americanos hubieran podido apoderarse de Yap, serían los dueños de todas las comunicaciones telegráficas a través del Pacífico. Pero se les han adelantado» (23). Estados Unidos y Japón llegaron a un acuerdo sobre la isla en diciembre de 1921, el cual fue ratificado el 11 de febrero de 1922. Los japoneses se comprometían a no utilizarla como base aeronaval y a

(21) *Ibidem*; GUIXÉ, Juan: «Nueva fase internacional. Inglaterra, Estados Unidos y el Japón», en *El Heraldo de Madrid*, 21 de julio de 1921. El periodista resumía los enfrentamientos entre la potencia americana y la asiática en los siguientes puntos: la estación telegráfica de la isla de Yap; los derechos japoneses en China, que Estados Unidos se negaba a reconocer, y la política japonesa en Manchuria y Mongolia, contraria a la de «puertas abiertas» propugnada por los norteamericanos.

(22) «Cambio de la situación naval del Pacífico debido a la guerra mundial», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (noviembre 1921) p. 673.

(23) «En medio del Pacífico. La isla de Yap», en *La Correspondencia de España*, 29 de diciembre de 1921.

mantener abiertas las comunicaciones a cambio del reconocimiento de su posesión territorial por los norteamericanos (24).

Por último, la carrera de armamentos navales emprendida por ambas potencias suponía una amenaza. Entre 1916 y 1917, para contrarrestar a la poderosa clase Kongo, la Armada estadounidense encargó una serie de seis cruceros de batalla nuevos de la clase Lexington. En 1919, los norteamericanos anunciaron un nuevo plan de expansión naval para contrarrestar el «8-8» japonés y convertir su flota en la primera del mundo con cincuenta unidades capitales, todas ellas puestas en servicio a partir de 1910.

Pero el motivo fundamental para la convocatoria de la Conferencia de Washington fue «la ruptura de la alianza anglojaponesa» (25). Estados Unidos se había opuesto a ella temiendo que contuviese una cláusula secreta antinorteamericana, fuera de que resultaba muy perjudicial para sus intereses expansionistas en el Pacífico. De este modo, en mayo de 1921, el presidente de la comisión de asuntos extranjeros del Senado expresó públicamente su deseo de que Gran Bretaña no renovase sus acuerdos con Japón, al tiempo que amenazaba, en otro caso, con apoyar al movimiento independentista irlandés.

La citada alianza, dirigida contra el imperialismo ruso, tenía como fin preservar el statu quo y la paz en Extremo Oriente. El primer tratado entre el Reino Unido y Japón, con una vigencia prevista de cinco años, fue firmado en Londres el 30 de enero de 1902. Ello permitió a los británicos modificar su despliegue naval, favoreciendo el teatro marítimo europeo y reforzando el número de acorazados en el Mar del Norte, a expensas de la fuerza naval estacionada en el Pacífico. El tratado fue renovado en dos ocasiones: el 15 de agosto de 1905 y el 13 de julio de 1911 —este último acuerdo estuvo en vigor durante diez años.

Las tensiones entre británicos y japoneses comenzaron en la conferencia de paz de Versalles, al pretender los segundos que la misma se declarara a favor de la igualdad racial, propuesta que suscitó la oposición frontal del representante australiano, William Morris Hughes, que amenazó con abandonar las negociaciones. Dos años más tarde, en la conferencia imperial de Londres (1921), Canadá, deseoso de estrechar vínculos con Estados Unidos, se opuso a renovar una alianza con Japón en las mismas condiciones. A favor de mantenerla se postularon George Curzon, secretario de Asuntos Exteriores; Arthur James Balfour, presidente del Consejo Privado, y Joseph Cook, representante de Australia, quien temía que la ruptura de la alianza dejase a Japón

(24) «La Conferencia de Washington», en *La Época*, 10 de diciembre de 1921; «El Cuádruple Acuerdo merece aprobación general», en *La Voz*, 12 de diciembre de 1921; «La Conferencia del desarme», en *El Imparcial*, 14 de diciembre de 1921. Haciendo referencia a los compromisos adquiridos por los japoneses en las islas ocupadas (prohibición de trata de esclavos y de trabajos forzados, y control de armas y licores), «Se ha firmado el Cuádruple Acuerdo», en *El Sol*, 14 de diciembre de 1921; «La conferencia del desarme», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (diciembre 1921), p. 841.

(25) *Vida Marítima*, La Situación Internacional, núm. 704 (15 de diciembre de 1921), p. 356.

sin ningún freno para su expansión en el Lejano Oriente y el Pacífico (26). La situación llegó a ser tan tensa que el publicista británico Roberto MacRay escribió: «Todo el mundo debe saber que la menor sugestión de una acción británica contra los Estados Unidos colocaría a Australia, Nueva Zelanda y Canadá al lado de los Estados Unidos en contra de la madre patria, si fuera necesario, lo que disolvería y destruiría al imperio británico» (27).

A la postre, la postura contraria a la alianza anglojaponesa prevaleció y la conferencia imperial británica anunció su no renovación, de suerte que fue suspendida en 1921 y dada por concluida en 1923.

La conferencia

La conferencia comenzó el 12 de noviembre de 1921, en el Memorial Continental Hall de la ciudad de Washington. Pronunció el discurso inaugural el presidente Harding. Era la primera ocasión en que una cumbre internacional se reunía en Estados Unidos. Después de dar la bienvenida a los delegados de las potencias asistentes, Harding recordó el motivo que los reunía: «... las gentes de bien, y todos los que se inspiren en los sentimientos humanos, desean hoy, en todo el mundo, que sus estadistas reduzcan los gastos que se hagan pensando en la destrucción». Aseguró además que, «para que esta Conferencia tenga buenos frutos, es menester que todos acepten los debidos sacrificios». El secretario de Estado, Charles Evans Hughes, designado presidente de la conferencia, presentó un programa de reducción de armamentos navales muy ambicioso. Los puntos fundamentales del mismo eran:

«Primero: que se desista de construir o cese la construcción de todas las unidades de primera clase; segundo: la fuerza de naves de guerra existente debía reducirse inmediatamente mediante el desguace de buques antiguos; tercera: después de que las propuestas anteriores se hubieran aplicado, las fuerzas relativas de las potencias navales en ese momento se mantendrían; cuarta: la medida de fuerza naval debe fijarse en el tonelaje total de los buques de guerra y en el tonelaje de los otros tipos de buques de guerra se mantendrá en la misma proporción. Con arreglo a estos principios, Inglaterra cesaría en la construcción de las cuatro unidades del tipo Hood que tiene empezadas, y borraría de su contingente naval todos los acorazados de primera y segunda línea, a partir del tipo Jorge IV. El Japón abandonaría el proyecto de construcción de dos acorazados y cuatro cruceros acorazados, y borraría de sus listas navales tres unidades de primera clase, cuatro acorazados que está construyendo y diez *dreadnoughts* de segunda línea. Los Estados Unidos borrarían de su lista naval quince acorazados que están actualmente en construcción y quince acorazados más. Quinta: durante los diez años venideros, no se construirá ninguna unidad de primera clase. Sexta: El tonelaje máximo de reemplazo habrá de ser fijado de modo que los Estados Unidos tengan 500.000

(26) «Australia y la Conferencia de Washington», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (septiembre 1921), p. 412.

(27) Cit. por REVESZ, Andrés: *op. cit.*, p. 71.

toneladas; Inglaterra, también 500.000, y el Japón, 300.000. De esa suerte, se instaurará una situación que permitirá sustituir las unidades de primera clase que tengan veinte años de construidas y disminuir la construcción de toda unidad destinada al reemplazo que tenga más de 35.000 toneladas. En lo que a Francia e Italia afecta, Mr. Hughes declara que, dadas ciertas condiciones especiales debidas a las consecuencias de la guerra y que afectan a las fuerzas navales de ambos países, propone reservar ese asunto para ulterior estudio de la Conferencia» (28).

Si la propuesta norteamericana era aceptada, las flotas guardarían la siguiente proporción en *capital ships*: el Reino Unido tendría una flota de 22 naves con un total de 604.450 toneladas; Estados Unidos, 18 naves con 500.650 toneladas, y Japón, 10 con 299.700 toneladas, de lo que resulta una proporción respectiva de 5:5:3 (29).

¿Cómo reaccionaron a la proposición las otras delegaciones? Los británicos, después de enviar un informe a su gobierno, aparentemente se mostraban partidarios de aceptar la totalidad del plan del secretario de Estado norteamericano. Contaban, como recogía *El Heraldo de Madrid*, con el apoyo de algunos almirantes de la Royal Navy (30). Los delegados japoneses, a los que su gobierno había dado instrucciones imprecisas temiendo la hostilidad de Estados Unidos, no fueron empero tan entusiastas y anunciaron que promoverían un debate sobre el desmantelamiento de las fortificaciones en el Pacífico y, además, plantearon para los *capital ships* la proporción 10:10:7 (31). Los comisionados de la República Francesa, por su parte, accedieron a la propuesta referente a los acorazados, pero manifestaron su desacuerdo en cuanto al tonelaje asignado de cruceros ligeros, torpederos y submarinos, al considerarlos armas defensivas. Desde los rotativos franceses se reprochaba a la conferencia que equiparar, a efectos navales, a Francia con Italia era un error, porque aquella tenía que defender tanto las costas de dos mares como un inmenso imperio colonial (32). Italia, por su parte, aceptaba la oferta para el tonelaje de barcos de primera línea, que la hacía figurar en una ventajosa posición, equiparable a la francesa (33).

(28) ESTÉBANEZ, P. Maximiliano: *España y América*, Extranjero, núm. 19 (1 de octubre de 1921), p. 398.

(29) *La Actualidad Financiera. Periódico de Información Semanal*, Balance Semanal, 23 de noviembre de 1921; «El desarme universal», en *La Correspondencia de España*, 22 de noviembre de 1921.

(30) «La conferencia del desarme», en *Revista General de Marina*, t. LXXXIX (noviembre 1921), p. 679; «La Conferencia de Washington», en *El Heraldo de Madrid*, 15 de noviembre de 1921.

(31) FABRA: «Empiezan los discursos acerca del desarme», en *La Voz*, 14 de noviembre de 1921; «La Conferencia internacional del desarme», en *El Imparcial*, 19 de noviembre de 1921.

(32) «Del Tratado de Washington», en *Revista General de Marina*, t. LXXXI (diciembre 1922) p. 859.

(33) «Inglaterra insiste en la abolición de los submarinos», en *La Voz*, 21 de diciembre de 1921; «Italia y el Tratado de Washington», en *Revista General de Marina*, t. LXXXI (noviembre 1922) p. 721.

Entretanto, los astilleros nipones de Kobe habían botado el acorazado *Kaga*, de 40.000 toneladas, calificado por *El Heraldo de Madrid* como el «más grande del mundo» (34). El Reino Unido procedía a la suspensión del contrato para la construcción en los astilleros de Clyde de «tres super-dread-noughts». La causa alegada para tomar esta decisión no era sino económica: «... permitirá hacer una economía de centenares de libras esterlinas» (35). Estados Unidos, por su parte, anunciaba que «seguirán las construcciones navales de guerra hasta que la Conferencia logre concertar acuerdos» (36), como forma de presionar a Japón.

Junto con los *capital ships*, en el proyecto también fueron objeto de atención los cruceros, destructores y submarinos. La proposición inicial norteamericana fijaba una limitación del tonelaje de los cruceros rápidos, conductores de flotilla y *destroyers* de 450.000 toneladas tanto para el Reino Unido como para Estados Unidos, y de 270.000 para Japón. No se tomó en consideración (37). El comité consultivo norteamericano demandaba 90.000 toneladas de submarinos para el Reino Unido y Estados Unidos, y 40.000 para Japón. Los sumergibles eran una materia muy «propicia a la apasionada controversia», especialmente entre el Reino Unido y Francia (38). La revista *Vida Marítima* hacía un breve resumen de la misma: «Las conversaciones de Washington siguen su curso, y si bien no prevaleció la tesis británica de abolir el submarino, se llegó a un acuerdo entre los reunidos que condicionó severamente su empleo» (39). El jefe de la delegación francesa, Albert Sarraut, había solicitado 90.000 toneladas de submarinos. Argumentaba que eran imprescindibles tanto para conservar el imperio colonial francés en África y Extremo Oriente como para defender las costas metropolitanas. Balfour, que defendía la abolición del submarino, respondió al representante francés que los «submarinos sólo podían ser empleados en violación de las leyes de guerra. Era una amenaza muy seria; pero Inglaterra la afrontaría si era necesario» (40). Sarraut, para

(34) «¡Y hablan del desarme!», en *La Acción*, 19 de noviembre de 1921; «Un acorazado japonés», en *El Heraldo de Madrid*, 19 de noviembre de 1921.

(35) «La Conferencia internacional del desarme», en *El Imparcial*, 19 de noviembre de 1921; *La Correspondencia de España*, Informaciones del Extranjero, 23 de noviembre de 1921.

(36) «La Conferencia del desarme», en *La Libertad*, 19 de noviembre de 1921; «La Conferencia de Washington», en *El Heraldo de Madrid*, 15 de noviembre de 1921.

(37) «Resultado de la Conferencia de Washington» (*sic*), en *Revista General de Marina*, t. LXXXII (mayo 1923) p. 615.

(38) «Hierro viejo», en *La Voz*, 9 de enero de 1922; *Vida Marítima*, La Situación Internacional, núm. 703 (30 de noviembre de 1921), p. 342.

(39) *Vida Marítima*, La Situación Internacional, núm. 706 (15 de enero de 1922), p. 5.

(40) FABRA: «La Conferencia de Washington», en *El Sol*, 21 de diciembre de 1921; MARFIL, Ramiro de: «La cuestión de los submarinos. La disputa anglofrancesa», en *El Sol*, 4 de enero de 1922. La suspicacia británica aumentaba como consecuencia de la publicación de un artículo en una revista naval francesa en el cual se argumentaba que los sumergibles garantizarían la derrota de las Armadas extranjeras. Por su parte, según recogía *El Sol*, la prensa británica, recordando la pasada experiencia bélica, sostenía que los sumergibles no eran nada más que armas ofensivas: «Todo el mundo sabe que Francia, o cualquier otro país que se vea apurado en una guerra futura, encontrará alguna excusa para seguir el precedente alemán de “guerra submarina ilimitada”».

atenuar la polémica, negaba la intención francesa de emplear los sumergibles contra la flota mercante británica y propuso rebajar el arqueo de los submarinos a 80.000 toneladas, pero conservando la paridad franco-británica. Para evitar el fracaso de las negociaciones, el delegado norteamericano Elihu Root, exsecretario de Guerra y de Estado, presentó una resolución según la cual un sumergible no podría capturar un barco mercante sino después de una requisa a bordo, y no podría atacarlo sino después de que no se detuviera luego de que se le hubiera ordenado hacerlo: «No pudiendo capturarlo, deberá permitírsele continuar la ruta, y antes de destruirlo, poner en seguridad al pasaje; que todo oficial que infringiese estos preceptos, que son los del derecho de gentes, sería considerado y tratado como pirata» (41).

La resolución no prohibía los sumergibles, pero ponía importantes restricciones a la guerra submarina. La comisión naval aprobó por unanimidad dicha resolución e invitó «a todas las restantes naciones a adherirse a este acuerdo» (42). Francia, Japón y Estados Unidos la aceptaron de inmediato, comprometiéndose los norteamericanos a «abstenerse de utilizar los submarinos en caso de una guerra entre dos de ellos» (43). Italia ratificaba también la resolución de Root (44). Sin embargo, desde las páginas de *El Imparcial* se tachaba de fracaso el convenio al no haber conseguido suprimir o limitar el número de submarinos. El diario madrileño justificaba, además, la intransigencia francesa aduciendo la indefensión de los débiles frente a las naciones poderosas. Asimismo recordaba el duro trance en que los sumergibles alemanes habían colocado al Reino Unido en la pasada guerra, lo que explicaba su pretensión de suprimirlos. Por último, auguraba un negro futuro a un acuerdo sobre los mismos: «... reducir el tonelaje de los nuevos barcos para que no surquen los anchos mares en busca de aventuras, y conservar los de tipo reducido para fines defensivos» (45). La no limitación de los submarinos permitió que continuara su construcción sin limitaciones. *El Siglo Futuro* y *El Heraldo de Madrid* informaban sobre el encargo de 111 sumergibles por parte de la Marina norteamericana un mes después de la conferencia. Las causas alegadas eran tanto la necesidad de defender las costas como la falta de cruceros exploradores (46).

(41) *El Financiero*, Semana Internacional, 20 de enero de 1922, p. 132. En Francia, firmada por Raymond Lestonnat, se publicó una crítica a esta resolución que alegaba tanto la posibilidad de trasladar impunemente soldados como la dificultad para un sumergible de apresar un barco de gran tonelaje. «Francia y los Tratados de Washington» (*sic*), en *Revista General de Marina*, t. LCV (octubre 1924), pp. 538-539; ANÓNIMO: *El Tratado relativo al uso de submarinos y gases nocivos en la guerra*, www.ibiblio.org/pha/pre-war (consultado por última vez el 11/02/2018).

(42) «La Conferencia sobre el desarme», en *El Siglo Futuro*, 7 de enero de 1922; «La Conferencia de Washington», en *El Imparcial*, 7 de enero de 1922.

(43) «La Conferencia de Washington. La redacción del Tratado naval», en *La Época*, 6 de enero de 1922.

(44) «El desarme universal», en *La Correspondencia de España*, 6 de enero de 1922.

(45) DIGES APARICIO, M.: «El submarino inspira grandes temores», en *El Imparcial*, 4 de enero de 1922.

(46) «¡Ya viene el desarme!», en *El Siglo Futuro*, 3 de marzo de 1922; «América proclama la legitimidad y eficacia de los submarinos y los franceses lo hacen notar así», en *El Heral-*

Esta circunstancia también fue utilizada como argumento por el ministro francés de Marina para conseguir la ratificación del tratado de Washington, el 7 de julio de 1923, por la Cámara de Diputados (47).

La conferencia sobre limitación del armamento naval finalizó el 6 febrero de 1922 con la firma del Tratado de Limitación de Armamentos Navales. Suscrito por los Estados Unidos de América del Norte, el imperio británico, Francia, Italia y Japón, resultó un documento bastante extenso, de unas diecinueve páginas y veinticuatro artículos (48). Es sorprendente que la revista *Vida Marítima*, vinculada a los intereses navales españoles, se limitase a informar sobre la finalización de las deliberaciones sin ofrecer más detalles (49). Por su parte, la *Revista General de Marina* calificaba de «interesante» el convenio y alegaba no disponer aún del texto íntegro del tratado, «pendiente sin duda de las oportunas ratificaciones». Informaba de forma amplia tanto sobre el número de barcos que habían de ser dados de baja como de la futura constitución de las flotas de las potencias signatarias. Asimismo, reproducía los acuerdos sobre los submarinos, cruceros y portaviones (50). En cuanto a la prensa generalista, *El Financiero*, *La Época*, *El Imparcial* y *El Sol* relataban: «Inglaterra y los Estados Unidos quedarán limitados a 525.000 toneladas; Japón, a 315.000; Francia e Italia, a 170.000 cada una. Ninguna unidad podrá exceder las 35.000 toneladas ni llevar cañones que excedan de 16 pulgadas, y las otras unidades de 8 pulgadas. El acuerdo vale hasta el 31 de diciembre de 1936».

Una información sucinta, que recogía los aspectos fundamentales de lo acordado pero adolecía de un grave error: atribuir a Francia e Italia 170.000 toneladas de *capital ships*, cuando el artículo IV del tratado las fijaba en 175.000 (51). *El Financiero* se hacía eco de las consecuencias del acuerdo: «la Marina americana suprime 30 navíos, 24 la Marina inglesa y otros tantos

do de Madrid, 15 de marzo de 1922. El rotativo *La Libertad* (6 de enero de 1922) transcribía la inquietud francesa por el rearme alemán: «La construcción de los submarinos no ha cesado, si no en Alemania, al menos para Alemania.= Los motores y piezas separadas de los submarinos son construidos con planos alemanes en la Europa occidental y verosímelmente con más intensidad aún en otros puntos de Europa y al abrigo de toda vigilancia».

(47) «Ratificación del Tratado de Washington» (*sic*), en *Revista General de Marina*, t. LXXXII (julio 1923), pp. 110-111.

(48) ANÓNIMO: *Documentos relacionados con las Relaciones Exteriores de los Estados Unidos*, vol. I, 1922, pp. 247-266, www.ibiblio.org/pha/pre-war (consultado por última vez el 22/02/2018).

(49) *Vida Marítima*, La Situación Internacional, núm. 707 (30 de enero de 1922), p. 24.

(50) «La conferencia del desarme», en *Revista General de Marina*, t. LXXX (febrero de 1922), pp. 241-244.

(51) *El Financiero*, Semana Internacional, 17 de febrero de 1922, p. 381; *La Época*, 3 de febrero de 1922; *El Imparcial*, 3 de febrero de 1922, y *El Sol*, 3 de febrero de 1922.

(52) Los problemas que entrañaba el desguace de los acorazados norteamericanos (800.000 t de desplazamiento), para ser convertidos en toneladas de acero (300.000) y cobre (40.000), son analizados en «Desguazamiento de acorazados», *Revista General de Marina*, t. LC (marzo 1922), pp. 393-408. Barcos no construidos y ahorro, 106.783.968 de yens para Japón (pp. 878-879). Barcos americanos afectados por el tratado, en «Desarme de Barcos»,

la japonesa» (52). En la *Revista General de Marina* se precisaban las cifras: el Reino Unido desguazaría ocho unidades; Estados Unidos, veintiséis, y Japón, doce (53). Se acordaban, además, las llamadas «vacaciones navales», esto es «se paralizan los trabajos en los astilleros durante diez años». No se inició o fue interrumpida la construcción de 36 barcos: ocho británicos, doce norteamericanos y dieciséis japoneses. Francia abandonaba el proyecto de construir los acorazados del modelo Normandía (54). Las únicas unidades que podrían ser construidas durante la moratoria naval serían las destinadas a reemplazar otras que tuvieran veinte años desde su terminación. Se autorizaba al Reino Unido la construcción de los acorazados gemelos *Nelson* y *Rodney*, puestos en grada en diciembre de 1922, para poder contar con buques de igual armamento (cañones de 406 mm) que los últimos construidos por Estados Unidos y Japón (55).

Olvidaba *El Financiero* —no así los otros periódicos— mencionar un compromiso esencial recogido en el artículo XIX: «Los Estados Unidos, el Imperio británico y Japón convienen que el status (*sic*) quo a la hora de la firma del actual tratado, con respecto a fortalezas y a bases navales, será mantenido en sus territorios y posesiones respectivos especificados abajo».

Era una importante concesión de las potencias anglosajonas a Japón. Estas accedieron a no construir ninguna base naval de primera clase más cercana a Japón que Hawái, Australia y Singapur, y a no aumentar las fortificaciones en Hong Kong, Filipinas, Guam y Aleutianas. En palabras de Maita Ruiz, «se canjeaba una inferioridad absoluta de fuerzas navales (Japón) por una superioridad relativa en la región». Ni Estados Unidos ni el Reino Unido, con intereses navales en mares y océanos diferentes del Pacífico, podrían desplazar a este sus 525.000 toneladas, imposibilitados además por la carencia de grandes bases navales fuera de Hawái y Singapur.

Eran escasas las informaciones en los rotativos de información general sobre los portaviones, unidad llamada a tener un protagonismo relevante en la segunda guerra mundial. Quedaron regulados por los artículos VII, VIII, IX y X del tratado de Washington. Solo *La Voz* transcribió los acuerdos alcanzados tanto sobre el tonelaje máximo de cada portaviones (27.000 t de desplazamiento estándar) como sobre el total asignado a cada una de las potencias. Al Reino Unido y a Estados Unidos les correspondían 135.000 toneladas; a Japón, 81.000, y a Francia e Italia, 60.000 (56). Aunque el periódico madrileño no lo recogía, en los artículos IX y X se fijaban limitaciones tanto en el calibre de su armamento inferior a 8 pulgadas (203 mm) como en el número de cañones de 6

Revista General de Marina, t. LCI (agosto 1922), pp. 264-267. La junta creada para establecer las reglas para el desarme de los barcos recomendaba «la venta en su actual estado al mejor».

(53) «Del Tratado de Washington», en *Revista General de Marina*, t. LC (septiembre 1922), pp. 405-406.

(54) «La reducción de armamentos navales en Francia», en *El Sol*, 21 de febrero de 1922.

(55) «La Marina Británica», en *La Voz*, 28 de junio de 1923; «Comentarios al tratado», en *Revista General de Marina*, t. LC (junio 1922), pp. 840-842.

(56) «El problema del desarme», en *La Voz*, 2 de enero de 1922, p. 5.

pulgadas (152 mm). Para los cañones antiaéreos inferiores al calibre antes citado no se establecían limitaciones. Asimismo, se admitía la construcción de dos portaviones de 33.000 toneladas, aprovechando para ello los buques capitales en construcción o en servicio. Japoneses y franceses se inclinaron por transformar en portaviones los acorazados —los primeros utilizaron los cascos de los acorazados *Amagi* y *Akagi*; los segundos reciclaron el *Béarn*—, mientras que Estados Unidos hizo lo propio con los cruceros de batalla *Lexington* y *Saratoga*, y el Reino Unido, con el *Courageus*, el *Furious* y el *Glorious*. Sorprendentemente, Italia mostró un total desinterés por los portaviones.

En cuanto a la aviación naval, en Washington no se reglamentó nada al respecto, (57) no obstante las profecías de *El Sol* acerca del futuro poder de los aviones: «... pronto, en efecto, habrá aeroplanos gigantes con una velocidad de 300 millas y un radio de acción de muchos miles de kilómetros, capaces de montar grandes torpedos aéreos, cada uno de los cuales podrá destruir una villa entera o el más poderoso de los superdreadnought» (58).

Ante los incesantes progresos de la aviación, es lícito que nos interroguemos sobre este importante olvido de los conferenciantes, y no podemos menos de deducir que el mismo fue completamente intencionado. Debemos recordar en este punto que William Mitchell había demandado, y conseguido, la cesión de viejos buques de guerra para demostrar que los aeroplanos podían echar a pique cualquier barco mediante el uso de torpedos y bombas. Entre el 21 de junio y el 21 de julio de 1921 había hundido las naves alemanes *Ostfriesland*, *Frankfurt*, G-102 y U-117. Así pues, y a pesar de las críticas de la Marina norteamericana, nadie podía negar los hechos: los aviones podían hundir acorazados y cruceros (59). Las tres grandes potencias navales intuían el futuro papel de la aviación embarcada y no quisieron poner ningún obstáculo a su posterior desarrollo. Tampoco se incluían en el acuerdo barcos como los petroleros, transportes, buques-taller, remolcadores y dragaminas, todos ellos con un desplazamiento inferior a las 5.000 toneladas (60).

(57) «El número de aviones no puede limitarse», *ibidem*.

(58) BAEZA, Ricardo: «La limitación de los armamentos navales no evitará las guerras futuras», en *El Sol*, 29 de noviembre de 1921; ARAQUISTÁIN, Luis: «Marte, con alas», en *La Voz*, 30 de marzo de 1922. El periodista, comentando los acuerdos de la capital norteamericana, escribe: «No es extraño que las grandes potencias se inclinen a cierta reducción de los armamentos navales; es que, técnicamente, van pasando a lugar subalterno. En la reciente conferencia de Washington no fué (*sic*) tanto el espíritu pacifista como el tácito pensamiento de que el arte militar está enfrentado con una verdadera revolución técnica lo que indujo a los Estados a disminuir unos instrumentos marítimos de lucha que, sobre ser tan costosos, serán pronto poco menos que inútiles. El poder aéreo ha convertido en obsoletos, en su opinión, los armamentos existentes.

(59) La noticia fue recogida por la revista *Vida Marítima* en su número 700 (15 de octubre de 1921, p. 290). Añadía el siguiente comentario: «No tenemos autoridad para dar juicios, y menos en una revista profesional de la índole de ésta, sobre las consecuencias que estos hechos puedan acarrear respecto a la organización futura de los barcos de combate».

(60) FABRA: «Empiezan los discursos acerca del desarme», en *La Voz*, 14 de noviembre de 1921; «Inglaterra y Japón aceptan el desarme naval», en *El Imparcial*, 15 de noviembre de 1921.

Un derivado de la Conferencia de Washington fueron los cruceros de desplazamiento uniforme no superior a 10.000 toneladas y armados con cañones de 203 milímetros. La no inclusión de este tipo de barcos en el total del tonelaje regulado por el acuerdo desencadenó un programa de desarrollo sustancial de cruceros pesados, conocidos como «Washington». Los primeros navíos de este modelo tendieron a superar los 30 nudos que desarrollaban los británicos tipo *Hawking*, imperantes en aquella época, dándose prioridad a la autonomía sobre la protección (61). Estaban capacitados para la doble misión de corsarios y anticorsarios. Los pioneros de esta clase fueron los franceses *Duquesne* y *Tourville*, de 1925 y 1926, con ocho cañones de 203 milímetros, ocho de 75 y ocho de 37. Montaban también seis tubos lanzatorpedos de 533 milímetros. Su velocidad máxima era de 33 nudos, y su autonomía, de 5.000 millas a 15 nudos. Además, contaban con catapultas y dos hidroaviones para reconocimiento. Su gran inconveniente era la falta de protección, que los hacía susceptibles de sucumbir a un disparo bien dirigido de artillería de mediano calibre (62). Aunque España no firmó los acuerdos de la Conferencia de Washington, decidió atenerse a los límites acordados en ellos. Honorio Cornejo, ministro de Marina, el 9 de julio de 1926 aprobaba, con apoyo personal de Primo de Rivera, la construcción en Ferrol de tres cruceros de 10.000 toneladas de desplazamiento a 87 millones de pesetas la unidad, más 7,5 millones de pesetas para municiones. Solamente se construyeron dos: el *Canarias* y el *Baleares*. El tercero, por real decreto de 16 de mayo de 1928, fue suprimido.

A pesar de que la Conferencia Naval Washington creó las condiciones idóneas para uno de los más importantes desarmes navales de la historia, desde la prensa española se apuntaron algunas críticas. Se señalaba la «notoria buena fe con que los yanquis intervienen en esta clase de asuntos internacionales», recordando la utópica propuesta de Wilson para poner fin a la primera guerra mundial (63). «Los ilusos creyeron que el Tratado anulaba toda posible competencia, sin parar mientes en lo limitado de solo buques de línea» (64). También se mostraba en desacuerdo sobre los límites fijados para las toneladas de los *capital ships*: «¿Por qué entonces no reducir el límite a 250.000, y por qué no a 25.000?» se podía leer en *El Sol. La Correspondencia de España* formulaba similar interrogante: «¿Por qué ha de autorizarse a esta o a la otra Potencia medio millón de toneladas, si la reducción puede ser mayor?» (65).

(61) THURSTON, George: «La influencia de la Conferencia de Washington en los proyectos de buques», en *Revista General de Marina*, t. LXXXII (marzo 1923), pp. 313-314.

(62) Características de los cruceros, en «Acerca de los nuevos cruceros», *Revista General de Marina*, t. CXIII (diciembre 1923), pp. 811-814; «Los modernos cruceros rápidos», *ibidem*, t. XCVI (enero 1925), pp. 50-67.

(63) ESTEBÁNEZ, P. Maximiliano: *España y América*, Extranjero, núm. 1 (1 de enero de 1922), p. 76.

(64) «Algo sobre política naval», en *Revista General de Marina*, t. XCV (septiembre 1924), p. 376.

(65) «Crédito de Confianza», en *La Correspondencia de España*, 16 de noviembre de 1921; BAEZA, Ricardo: «La limitación de los armamentos navales no evitará las guerras futuras», en *El Sol*, 29 de noviembre de 1921.

La *Revista General de Marina*, después de tachar de tendenciosas las informaciones que vinculaban lo acordado en la capital norteamericana con «el golpe de muerte para el poderío marítimo del Japón», informaba sobre la posibilidad de que este país construyera, respetando los acuerdos firmados, los buques auxiliares previstos en el plan «8-8»: «cuatro cruceros de primera clase, 15 cruceros rápidos, 60 destroyers de primera y segunda clase, a más de un considerable número de submarinos», lo que significaba, a pesar del desarme asumido, un importante programa naval (66). Era, además, censurable la falta de ambición que evidenciaba restringir el desarme al ámbito naval y no extender este impulso limitativo a otros campos armamentísticos (67). Por último, se reprochaba la no participación en las deliberaciones de Alemania y Rusia, a las que se seguía postergado deliberadamente, como se venía haciendo desde la Conferencia de Versalles, en todos los foros de política internacional (68).

La reunión de Washington tuvo su continuación en la conferencia naval de Roma de febrero 1924, en la que se trató de extender lo acordado en la capital norteamericana al resto de los miembros de la Sociedad de Naciones; en la conferencia naval de Ginebra, de 1927, en la que no participaron Francia e Italia, convocada por el presidente Coolidge; en la conferencia naval de Londres de 1930, y en la conferencia de Londres de 1935-1936, a la que Japón e Italia solo mandaron observadores. Todas ellas de mucha menor importancia. La conferencia de desarme naval de Londres de 1930 fue convocada a petición del gobierno británico al estar próximas a expirar las «vacaciones navales». Francia e Italia se negaron a aceptar limitaciones de su armamento naval. Hamaguchi Osachi, primer ministro nipón, y el almirante Takeshi Takarabe, ministro de Marina, se pronunciaron a favor del nuevo tratado ratificado el 27 de octubre. En contra se manifestó el Estado Mayor de la Armada, alegando tanto la condición insular del país como su inferioridad naval frente a Estados Unidos y el Reino Unido. El 18 de junio de 1935 se firmaba el acuerdo naval anglogermánico, que permitía elevar el tonelaje de la flota de guerra alemana hasta un 35 por 100 de la británica y en cuya virtud Alemania se comprometía a no emplear nunca a los submarinos contra los buques mercantes (69). Por último, la Conferencia de Londres de 1935-1936 se saldó únicamente con un acuerdo entre Francia, el Reino Unido y los Esta-

(66) «Avance sobre la probable modificación del programa de construcciones navales», en *Revista General de Marina*, t. LC (abril 1922), pp. 571-573.

(67) ZAMACOIS, Eduardo: «A los fabricantes de armas», en *El Imparcial*, 20 de julio de 1921; REVESZ, Andrés: «Ante la Conferencia de Washington», en *El Sol*, 11 de octubre de 1921; BARCA, Corpes: «Reflejos de París», ibídem, 26 de noviembre de 1921; «Pacifismo aparente», en *La Libertad*, 4 de marzo de 1922.

(68) WELLS, H.G.: «¿Paz o guerra? Sobre las huellas de Versalles», en *El Sol*, 19 de noviembre de 1921.

(69) *El Financiero*, Nota del Día, 19 de junio de 1935; «Del acuerdo naval anglo-alemán», en *Revista General de Marina*, t. CXVII (agosto 1935), p. 317.

dos Unidos de América de Norte (70). Desde 1934, el ministro japonés de Marina anunciaba la construcción de barcos no previstos por los acuerdos de Washington, que entrarían en servicio en 1937. Evidenciaba el deseo de denunciar los acuerdos de 1922 (71). A partir de 1936, todas las potencias marítimas podían renovar sus acorazados. Era evidente que el acuerdo de Washington estaba muerto.

Conclusiones

Los grandes triunfadores de la conferencia fueron los Estados Unidos de América de Norte, que consiguieron la no renovación del acuerdo entre el Reino Unido y Japón, la equiparación entre la US Navy y la Royal Navy y frenar las aspiraciones planteadas por Japón para lograr un mayor equilibrio entre la Marina Imperial y la US Navy, alegando la necesidad de defender intereses navales norteamericanos en los océanos Pacífico y Atlántico (72). Los especialistas navales argumentaron que, para que Estados Unidos pudiera atacar a Japón con éxito, necesitaba una marina de guerra de doble potencia que la nipona. A cambio de estos importantes éxitos diplomáticos, el compromiso de no construir bases navales en las cercanías del territorio insular japonés parece una concesión mínima. El aparente gran perdedor fue Japón, cuya flota carecería de la fuerza necesaria para atacar Hawái o el continente. En Washington se certificó el distanciamiento entre el Reino Unido y Japón. Su acuerdo fue sustituido por el Tratado de las Cuatro Potencias (Francia, Japón, Reino Unido y Estados Unidos), que creaba un sistema de seguridad colectiva en el Pacífico.

Un aspecto positivo fue la importante reducción de *capital ships*. Como consecuencia de estas limitaciones, las concepciones sobre el uso de los acorazados debieron sufrir importantes transformaciones en los Estados Mayores. Se propició el desarrollo de la aviación embarcada que, como se ha señalado, no fue objeto de ninguna limitación. La conferencia fracasó sin embargo en lo tocante a la limitación de los submarinos, debido a las posturas contrapuestas del Reino Unido y Francia. Consecuencia no prevista por los delegados fue el notable desarrollo, que casi podíamos calificar de una nueva carrera naval, de los cruceros de 10.000 toneladas.

La prensa española informó de todos los aspectos importantes tratados en la conferencia de Washington. Para ello emplearon, tanto los periódicos generalistas como las revistas, material suministrado por las agencias informativas

(70) «La próxima conferencia naval», en *Revista General de Marina*, t. CXVII (diciembre 1935), pp. 981-982.

(71) «La denuncia del Tratado de Washington», en *Revista General de Marina*, t. CXV (octubre 1934), pp. 608-609.

(72) «Lo que el tratado nos ha dejado», en *Revista General de Marina*, t. LCI (noviembre 1922), pp. 690-692.

o, en algunas ocasiones, crónicas telefónicas de sus corresponsales. No hay, por tanto, diferencias en lo escrito por uno u otro rotativo atendiendo a sus orientaciones políticas, y son escasos los artículos de opinión, excepto en el caso de *El Sol*. Muy diferente es la atención prestada por las revistas vinculadas al mundo naval. Es escasa en *Vida Marítima* —lo que resulta cuando menos sorprendente, dadas sus vinculaciones con el mundo naval español— y muy prolija, especialmente al hablar de las consecuencias, en la *Revista General de Marina*.

Bibliografía

- ALCOFAR NASSAES, J.L.: *La Marina Italiana en la Guerra de España*. Editorial Euros, S.A., Barcelona, 1976.
- ALLEN, Louis: *Japón: los años de triunfo. Apogeo del Sol Naciente*. Ediciones Nauta, S.A., Barcelona, 1970.
- ARTAL DELGADO, José Alejandro: «La Marina Imperial del Japón en la Primera Guerra Mundial», en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, núm. 20 (primer semestre 2016), pp. 5-29.
- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus historia, 1875-1975*. Real del Catorce, S.L., Madrid, 2014.
- COR MEYER, Henry: «La era del Imperialismo», en *Historia Universal*. Espasa Calpe, Madrid, 1986.
- FUSI AIZPURÚA, Juan Pablo: «El siglo americano», en *Cuadernos de Historia Contemporánea*, núm. 21, 1999, pp. 83-106.
- GALUPPINI, Gino: *Portaaviones de todo el mundo*. Espasa Calpe, S.A., Madrid, 1984.
- : *Acorazados de todo el mundo. Desde los orígenes hasta nuestros días*. Espasa Calpe, S.A., Madrid, 1984.
- GIBBONS, Tony: *La enciclopedia de los barcos*. Edimat Libros, S.A, Madrid, 2002.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *Cruceros de combate en acción. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 49, 2006.
- HOTTA, Eri: *Japón 1941. El camino a la infamia: Pearl Harbor*. Galaxia Gutenberg, Barcelona.
- HUMBLE, Richard: *La flota de alta mar japonesa*. San Martín, Madrid, 1980.
- IMPERIALE, Juan A.: «La evolución del acorazado (V). Desde la Primera Guerra Mundial a nuestros días», en *Boletín del Centro Naval*, núm. 810 (enero-abril de 2005), pp. 73-119.
- JUAN-GARCÍA, José María de: *La fábrica de acorazados. La Sociedad Española de Construcción Naval en Ferrol (1909-1936)*. Editores del Henares, Guadalajara, 2015.
- LÁZARO, Alberto: *H.G. Wells en España: estudio de los expedientes de censura (1939-1978)*. Editorial Verbum, Madrid, 2004.
- MAITA RUIZ, José Gregorio: *Japón y su participación en la Primera Guerra Mundial. Relaciones con Estados Unidos y Reino Unido (1914-1922)*. Universidad Central de Venezuela, Caracas, 2009.
- MORALES TRUEBA, Adolfo: «El escenario naval tras la Primera Guerra Mundial», en *Revista de Estudios en Seguridad Internacional*, vol. 3-2 (2017), pp. 147-168.
- MARRIOTT, Leo: *Acorazados*. Ediciones Saldaña, Guipúzcoa, 2012.
- REVESZ, Andrés: *La Conferencia de Washington y el problema del Pacífico*. Biblioteca Internacional, Madrid, 1922.
- TOGORES SÁNCHEZ, Luis E.: *Japón en el siglo XX. De imperio militar a potencia económica*. Arco Libros, S.L., Madrid, 2000.
- TOOZE, Adam: *El diluvio. La Gran Guerra y la reconstrucción del orden mundial (1916-1931)*. Crítica, Barcelona, 2016.
- TOTH, Charles W.: «El aislamiento y la emergencia de Borah, un llamado a la tradición norteamericana», en *Revista de Ciencias Sociales*, vol. VII-4, 1963, pp. 399-427.

LAS BRIGADAS DE ARTILLERÍA DE MARINA. CREACIÓN, ORDENACIÓN LEGAL Y DESARROLLO (1717-1800) (1)

Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO
Doctor en Derecho

Resumen

En este trabajo se trata de exponer y analizar, cumplidos recientemente tres siglos de su creación, la evolución del Real Cuerpo de Artillería de Marina en el siglo XVIII, desde la fecha de su institución (1717) hasta final de siglo (1800). Fue en estos años cuando se aprobaron sus primeras instrucciones reguladoras, a cuyo análisis se dedican las primeras páginas, especialmente a las de 5 de mayo de 1717, consideradas la norma fundacional del cuerpo. Asimismo, se estudia su división en brigadas y el número de estas, los problemas iniciales de organización, disciplina y régimen interior, la formación de los artilleros y, en fin, la evolución del cuerpo hasta convertirse en un prestigioso instituto, compuesto por veinte brigadas y miles de hombres a finales de la centuria (2).

Palabras clave: brigadas, artillería, instrucciones, estados de fuerza, revistas, uniformidad, ayudantes jóvenes.

(1) El presente artículo ha sido elaborado en el marco del Proyecto de Investigación DER2013-45983-R, cuyo título es «Juridificación de la Administración Militar y de la Seguridad del Estado», financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad, en la Convocatoria 2013, dentro del Programa Estatal de Investigación, Desarrollo e Innovación Orientada a los Retos de la Sociedad.

(2) Quiero expresar mi agradecimiento más sincero a los directores y archiveros tanto del Archivo de Simancas como del General de la Marina Don Álvaro de Bazán, cuya disponibilidad, amabilidad y eficacia han permitido obtener los frutos esperados de las estancias de investigación allí realizadas.

Abstract

Recently completed three centuries since its creation, this work deals with exposing and analyzing the evolution of the Royal Naval Artillery Corps in the eighteenth century, from the date of its establishment: 1717, until the end of the century, 1800. It was in these years when the first regulatory instructions of the Corps were approved, to whose analysis the first pages are dedicated, especially of the Instructions of May 5, 1717, considered the founding regulation of the corps. Also, its division in brigades is studied, and the number of these, the initial problems of organization, discipline and internal regime, the training of the artillerymen, and also how it gradually evolved into a prestigious Corps, composed of twenty brigades and thousands of men at the end of the century

Key words: brigades, artillery, instructions, force levels, inspections, dress code, young aids.

Las Instrucciones de 4 de mayo de 1717, norma fundacional del Cuerpo de Artillería de Marina

DENTRO del proceso de renacimiento de la Marina española impulsado por Felipe V, cabe mencionar como uno de sus más importantes hitos la creación en 1717 de las Brigadas de Artillería de Marina. Miguel Fernández Durán, secretario de Estado y del Despacho de Marina desde el 2 de abril (3), y José Patiño, intendente general de la Marina de España desde el 28 de enero del mismo año, fueron los artífices de la constitución de estas brigadas. El instrumento legal utilizado para ello fueron las denominadas «Instrucciones [en adelante *Instruções*] para la formazion, y establecimiento de las Brigadas de Marina, remitidas en carta de D.ⁿ Miguel F.^{dez} Duran, su fecha 28 de Abril de 1717» (4), disposición que dio encuadre orgánico a quienes prestaban servicio como artilleros en los navíos y que puede considerarse la verdadera norma fundacional del posteriormente denominado Real Cuerpo de Artillería de Marina. Olesa Muñido lo explica certeramente de la siguiente manera:

«Los bajeles del último tercio del siglo XVII y del XVIII exigen verdaderas masas de artilleros. Para conseguirlos es preciso como ya hemos visto en Francia, recurrir a la instrucción de gran número de apuntadores, reclutados entre personal menos seleccionado, y la constitución de unidades de encuadramiento para su destino ulterior a los bajeles cuando éstos se arman. El *Artillero* pierde así su carácter de técni-

(3) PERONA TOMÁS, D.A.: *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1998, p. 70.

(4) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina, leg. 131.

co independiente y codiciado, auténtica profesión liberal para transformarse en miembro de un Cuerpo, el *Real Cuerpo de Artillería de Marina*) (5).

Sin embargo, no fue esta la primera disposición al respecto, pues como señala Torrejón Chaves solo unos meses antes ya se había aprobado una real orden por la que se establecían «dos brigadas de Artilleros de Marina en la plaza de Cádiz, que sirviesen en los navíos. Diez días después, el propio Patiño ordenaba la creación de las mismas» (6). Efectivamente, así ocurrió el 10 de febrero de 1717, cuando una real orden establecía lo siguiente:

«Teniendo el Rey por conveniente se extablezca (...) numero de Artilleros de Marina que sirvan en los navíos y exerciten al mismo t.^o a los marineros Artilleros que se emplearen en ellos. Ha resuelto SMag que por ahora se formen dos Brigadas de a sesenta hombres mandada cada una por un Comisario de Artillería de Marina, y que cada Brigada consista en seis sargentos seis primeros cavos, seis segundos cavos, un tambor, y quarenta y un artilleros que han de gozar al mes cada artillero diez escudos y medio de V.ⁿ, cada segundo cavo doze escu.s, cada primer cavo quinze escudos y cada sargento diez y ocho esc.^s, y me manda S.M. lo participe a VS a fin de que desde luego se aplique a la formas.ⁿ de las dos Brigadas referidas, avisado que los oficiales serán los más a propósito para mandarlas para que S.M. elixa y señale los sueldos que ubieren de gozar, y para en el caso de que de las Compañías de Artilleros de Tierra sea menester tomar algunos soldados que entren a servir (si fueren a propósito) de cavos o sargentos en esta nueva formas.on. Va aquí la horden adjunta para que el Cap.ⁿ Gen.^l haga separar los que V.S. le pidiere. D.^s gu.^o a V.S. m.^s a.^s como deseo. 10 de febrero de 1717. D.ⁿ Miguel Fernandez Duran. Sr. D. Joseph Patiño» (7).

No obstante, las Brigadas requerían una reglamentación general en todo lo relativo a su composición, funcionamiento, obligaciones en tierra y en la mar, etc., necesidad que vinieron a cubrir las antes citadas *Instruções*, remitidas por Fernández Durán el 28 de abril de 1717 y que se consideran la normativa fundacional del Cuerpo de Artillería de Marina.

El autor de estas *Instruções* fue el intendente Patiño, como consta en una carta recientemente encontrada en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia, que el mismo Patiño dirigió años después, el 26 de enero de 1722, a Andrés de Pes, por entonces ya secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias:

«... se determinó que yo pasase a esta Ciudad de Cadiz para establecer diferentes partes constitutivas de la Marina con el fin de arreglar el todo de ella. A este efecto se me mandaron formar diferentes Proyectos (...) el reglamento para esta-

(5) OLESA MUÑO, F.F.: *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, t. II. Madrid, 1968, p. 1248.

(6) TORREJÓN CHAVES, J.: «La Artillería en la Marina española del siglo XVIII», en *Militaria. Revista de Cultura Militar*, núm. 10. Madrid, 1997, pp. 291-324, 303-304.

(7) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Brigadas, Generalidad, leg. 1473. Real orden de 10 de febrero de 1717 sobre la formación de dos Brigadas de Artillería que sirvan en la Marina.

blezer el Cuerpo de Cadetes, o Guardias Marinas, el de los Vattallones, y el de las Brigadas, los quales puse en manos del Señor D.ⁿ Miguel Fernandez Duran» (8).

Como puede observarse, afirma sin lugar a dudas su autoría personal, lógicamente con la ayuda y colaboración del personal de la Intendencia General de la Marina, cuya titularidad ocupaba. La firma de las *Instruções* tampoco dejaba lugar a duda alguna: «Cadiz a cuatro de mayo de mil setezientos diez y siete. Dn Joseph Patiño».

Existe cierta divergencia entre los estudiosos del tema acerca de la fecha exacta de estas *Instruções*, que algunos autores sitúan en 1717, variando también el día y el mes, y otros en 1718 (9). Aquí se defiende, por varias razones, 1717, concretamente el 4 de mayo, fue el verdadero año, mes y día de promulgación de las *Instruções*. En el folio 1 del manuscrito 2151 del Archivo del Museo Naval de Madrid se encuentra una nota que dice lo siguiente: «Por esto es consig.^{ic} que estas Ordenanzas fueron formadas en el m.^{mo} año de 1717 por el Sr. Patiño...» (10). Otra nota posterior al título de las *Instruções* dice: «No tienen f.^{ha}; pero pueden atribuirse con corta diferencia a fines del a.^o de 16, ó principios de el de 17 referido, respecto de q.^c en la cabeza de ellas se expresa fueron remitidas (sin duda á Cadiz) con carta del Secretario del Despacho D. Mig.^l Fern.^{ez} Duran, de 18 de Ab.^l de él». En este punto debemos señalar que Patiño, su autor, fue nombrado intendente general de la Marina de España el 28 de enero de 1717, aunque con anterioridad ya había mantenido varias reuniones en Madrid con Andrés de Pes acerca de los asuntos de Marina, por lo que no es de descartar que, tal y como se indica en la anterior nota, el proceso de discusión y redacción de las *Instruções* comenzara ya a finales de 1716 y concluyera en marzo o abril del año siguiente.

En el folio posterior al reproducido se puede leer lo siguiente: «1717. Ynstruções p.^a la formazion y servicio de las Brigadas de Artilleria de Marina. No tienen f.^{ha}, ni se ha hallado la carta con q.^c fueron remit.^{as} el año 1717, según se expresa en la cabeza» (11). Efectivamente, no se ha encontrado la misiva de Fernández Durán remitiendo las *Instruções* elaboradas por Patiño y que este le había enviado previamente para su análisis y, en su caso, posterior aprobación, como ocurrió. Ya la fecha que encabeza el documento anterior (1717) es muy indicativa, pero es que, además, tras esta leyenda, y con carácter previo al articulado, podemos leer otra hoja en la que, a modo de preámbulo o prólogo, se dice textualmente:

(8) Biblioteca de la Real Academia de la Historia, sign. 9/5522. Carta de Patiño a Andrés de Pes, 26 de enero de 1722.

(9) J.M.^a y M. ALÍA PLANA y A.B. SÁNCHEZ PRIETO (*Ordenanzas fundacionales de la Armada española*, Madrid, 1997, p. 141) indican la fecha de 6 de mayo de 1717; A.M.^a VIGÓN (*Guía del Archivo-Museo «D. Alvaro de Bazán»*, Madrid, 1986, p. 6) habla sin embargo del mes de abril: «... y en el mes de abril del mismo año se dictaron las primeras ordenanzas para ellas». Otros autores las sitúan incluso en 1718.

(10) Archivo del Museo Naval (AMN), Ms. 2151, f. 1.

(11) *Ibidem*, f. 3.

«El metodo que se prescribe para el servicio que han de hazer estas Brigadas embarcadas y estando en tierra, asi en los arsenales como en las playas, reglas de subordinacion y disciplina que han de observar, calidades que han de concurrir en cada uno de los individuos que se reciben, mando interior y forma en que han de perceber su manutencion a bordo y en tierra, se refieren con toda distincion en los capitulos de las siguientes instrucciones aprobadas por Su Mag. el año 1717. = Ynstrucciones...» (12).

A continuación de este «prólogo», donde se afirma que fueron aprobadas por el rey Felipe V «el año 1717», se insertó el texto completo de las *Instruções*, que coincide literalmente, en este manuscrito del Archivo del Museo Naval, con el antes citado encontrado en el Archivo General de Simancas, titulado «Instruções para la formacion, y establecimiento de las Brigadas de Marina, remitidas en carta de D.ⁿ Miguel F.^{dez} Duran, su fecha 28 de Abril de 1717». Esta última fecha se corresponde con la carta adjunta a las *Instrucciones* que envió Fernández Durán a Patiño, rubricadas por este último el 4 de mayo del mismo año.

Es más: cuando en 1737, como se expondrá más adelante, el conde de Mariani recibió el mandato de revistar las Brigadas de Artillería de Marina, entre los cometidos particulares se le encargó inspeccionar el grado de cumplimiento de las *Instrucciones* de 1717.

Un último dato que viene a reforzar la tesis que aquí se defiende: el proceso de constitución de los primeros batallones de Infantería de Marina fue idéntico en plazos al de las brigadas de Artillería, de tal forma que las «Ynstrucciones para la formacion y establecimiento de los Vattallones de Marina, remitidas en carta del S.^{or} D.ⁿ Miguel F.^{mz} Duran» fueron igualmente signadas por Patiño el 4 de mayo de 1717.

Las *Instrucciones* reguladoras de las Brigadas constaban de un total de 73 artículos, el primero de los cuales justificaba la creación de esta nueva fuerza: «Siendo muy conveniente al R.^l Servizio que aya un numero de Artilleros de Marina areglados en compañías, y Brigadas, que sirvan en los Navíos, deberán ser unas y otras compuestas de Artilleros, y cavos en la forma sig.^{ta}». El artículo 2 establecía la composición de cada brigada: «seis sargentos, seis primeros cavos, seis segundos, y cuarenta y dos Hombres, los 34 Artilleros, y ocho Bombarderos, y un Comisario Ordinario de Artillería con el grado de capitán, o un comisario extraordinario con el grado de Then.^{ta}». Es decir, sesenta hombres por brigada más el comisario. A su vez, cada compañía se compondría de dos brigadas (Art. 3).

¿Cuántas brigadas se preveía establecer? En principio, como se ha señalado, unos meses antes se había ordenado iniciar el proceso de constitución de las dos primeras, pero el artículo 4 indicaba que «el número de Brigadas, o compañía[s] deverà ser maior o menor a proporzion del que se nezesitare en el cuerpo de la Marina, o según fuere por el Rey determinado». Como se verá más adelante, el número de brigadas de Artillería de Marina no dejó de crecer a lo largo de todo el siglo XVIII.

(12) Ib., f. 4.

El mando interior de todo el «Cuerpo» (así se denomina al conjunto de las Brigadas ya en el artículo sexto) correspondía al comandante, mientras que la «mecánica, y economía particular de cada comp.^a, o Brigada, a los gefes de cada una de ellas, sea capitán, o th.^o» (Art. 8).

A partir de entonces, las *Instruções* regulaban las funciones y obligaciones de los miembros de las Brigadas tanto en la mar como en tierra. Así, en caso de estar embarcados, debían ocuparse de «todo lo perteneciente a la Artillería y uso de ella...» (Art. 16), mientras que, si se hallasen desembarcados, los artilleros estaban obligados a «asistir a los arsenales, y parque de la Artillería para las faenas que se necesitaren por Brigadas, Comp.^{as}, ó destacamentos según las ordenes que hubieren de su Comandante» Art. 18). Los artilleros eran también los encargados de embarcar y desembarcar la artillería de los navíos (Art. 19).

En esta primera normativa reguladora del cuerpo se hacía especial referencia a la instrucción de sus miembros, como no podía ser de otra manera dadas sus especiales características funcionales. Así, el artículo 20 disponía, en un primer momento con carácter general, en qué debía consistir su formación:

«Deveran aprender la theorica, y practica del manejo de la Artillería, y sus pertrechos, su colocazion, nombres de cada cosa, y su aplicación, a cuyo efecto todo el particular estudio del Comandante y demas oficiales de las Brigadas, hà de ser exerzitar a los Artilleros en su conozimiento, y practica, y a este yntento asistirán estos en los Almacenes de los Arsenales a formar los dichos pertrechos, como son cucharas, cartuchos, guarnecer motones, y palanquines».

Ya de manera más precisa, se distinguía entre la instrucción teórica y la práctica. En cuanto a la primera, se disponía su instrucción

«dos veces a la semana por sus oficiales en todo lo que conzierna al servicio de la artillería de Mar, y se les enseñará las partes del cañon, y de las valas, la fuerza, y calidad de la polbora, y su uso, la forma de evitar, y precaverse de los accidentes del fuego que pueden acaecer a bordo en su manejo, la forma de apuntar el cañon...» (Art. 21).

Respecto a la segunda, la instrucción más práctica, se señalaban igualmente dos días a la semana para hacer «el ejerzizio del cañon, y Bombas de Mar, y pedirán se le señalen avio, ó bombarda para ejecutarlo, y no pudiendo ser, harán el ejerzizio de Artillería, y Bombas de tierra en el paraje que se les destinare...» (Art. 22).

Tras fijar el régimen penal de los miembros del cuerpo, de tal forma que artilleros, cabos y sargentos quedaban sujetos «al Capitan del Navío, como los demas oficiales, y soldados», se regulaba el sueldo que habían de gozar: «Cada Sarg.^{to} 18 Ex.^{dos} de V.ⁿ al mes. Cada 1.^o Cavo 15 Ex.^{dos} de V.ⁿ al mes. Cada 2.^o Cavo 12 Ex.^{dos} de V.ⁿ al mes. Cada Tambor 12 Ex.^{dos} de V.ⁿ al mes. Cada Artillero, ó Bombardero 10 Ex.^{dos} y ½ de V.ⁿ al mes» (Art. 38), emolu-

mentos que se incrementaban considerablemente en el caso del comisario ordinario, con 55 escudos de vellón mensuales más otros veinte de gratificación, y del extraordinario, con 40 escudos mensuales (Art. 41).

Uniformidad, armamento, requisitos o condiciones de admisión y pase a inválidos fueron las últimas cuestiones dispuestas en estas *Ynstruções*. Respecto del vestuario, a renovar en principio cada dos años, se describía así:

«... deberá consistir en una casaca, chupa, y calzones de paño azul, la vuelta de la casaca de paño colorado, y aforros de jerguilla colorada, y botones de estaño, los calzones aferrados de lienzo, un par de medias rojas, un sombrero bordado de un galon blanco, un par de zapatos, dos camisas, dos corbatas, un biridicu, y una espada; y deberá tener el vestido del Artillero sobre la vuelta una flamula de otro paño colorado, y el de los Bombarderos una bomba o granada» (Art. 38).

Uniformidad que variaba si prestaban servicio en la mar o en «países ardientes», en cuyo caso se añadía «un casacón, o sobretodo de lienzo crudo, y unos calzones de lo mismo, y el casacón debe ser con su cuello, y tres ojales de paño azul a cada lado, en la zintura otro en el cuello, y tres en cada vuelta de la manga...» (Art. 65). Así, las Brigadas de Artillería de Marina, como la Infantería de Marina, indica González-Aller Hierro, «dispusieron desde su institución de uniformes propios de su Cuerpo», diferenciándose así de la marinería, que no dispuso de una verdadera uniformidad «hasta bien entrado el siglo XIX» (13). En cuanto al armamento, variaba en función de si se prestaba el servicio en tierra o en la mar. En el primer caso, sargentos y artilleros portarían cinturón, fusil con bayoneta y cartuchera, mientras que a bordo no debían llevar «otras Armas que la espada» (Art. 67).

A diferencia de lo dispuesto en ordenanzas similares también aprobadas esos años, las calidades requeridas para sentar plaza en las Brigadas de Artillería de Marina se enumeraban aquí al final del articulado. La edad mínima era de dieciocho años, y la máxima, de veinticuatro, aunque se admitía alguna excepción; y así, se podía admitir por su inteligencia, «aun teniendo mayor edad, como se halle robusto, y nada achacoso», a quien no había sido anteriormente artillero o servido como tal en la Marina (Art. 67). No se establecía una altura mínima; simplemente se disponía genéricamente que los candidatos debían ser «mas bien altos, que medianos». Se les exigía saber leer y escribir, y cuando menos haber sido marineros, y se rechazaba a los extranjeros, pues los artilleros «deven ser absolutamente españoles avezindados, ó nacidos en España», regla esta última que dejó de cumplirse ya avanzado el siglo. Por último, se disponía el goce del beneficio de inválido para los artilleros, cabos o sargentos que se hubieren «ynhavilitado en el servicio constando averlo seguido por diez años sin intermisión» (Art. 71).

(13) GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, J.I.: «La vida a bordo en la Armada Real», en PALACIO ATARD, V. (coord.): *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Bilbao, 1989, pp. 167-181, 173.

Estas *Instrucciones* de 1717 gobernaron las Brigadas hasta 1739-1740. Por entonces, el gobierno de la Marina había pasado al almirante general, cuya titularidad pasó a ocupar el infante don Felipe, hijo de Felipe VI e Isabel de Farnesio. El infante remitió a su padre, el 9 de octubre de 1739, una carta en la que, como consecuencia del «Extracto General de la Revista de Ynspeccion» remitido por Mariani, que se analizará más adelante, y su informe final le comunicaba haber presentado el mismo Mariani en la Junta del Almirantazgo un proyecto para las Brigadas que había merecido la aprobación de los tenientes generales que la conformaban y que se incluiría en el apartado que a las Brigadas de Artillería de Marina dedicarían las futuras Ordenanzas Generales de la Armada de 1748.

Sin embargo, ya antes incluso del propuesto por Mariani, el rey había aprobado el 3 de febrero de 1739 un reglamento con los «yndividuos de que debe componerse el Cuerpo, y sus partes de la Artillería de Marina», en el que se establecía su composición de la siguiente manera: 1 comandante capitán de navío, 1 ayudante o habilitado, 3 capitanes comisarios ordinarios, 3 tenientes comisarios extraordinarios, 2 capitanes de bombardas, 42 sargentos o condestables, 3 tambores, 42 primeros cabos, 42 segundos cabos, 354 artilleros, dos guardaalmacenes y dos oficiales de guardaalmacén. El total de sus sueldos importaba 6.388 escudos de vellón al mes (14). Y en enero del año siguiente, en aplicación del plan remitido por Mariani, como indica Torrejón Chaves, se reestructuró de nuevo el cuerpo. El plan de Mariani lo conformó así: 1 comisario general, 2 comisarios provinciales, 2 comisarios ordinarios, 4 capitanes de bombardas, 3 capitanes de brulote, 3 comisarios extraordinarios, 6 jefes de Brigada (uno por cada una de las existentes), 6 tenientes de brigada, 48 condestables, 48 primeros cabos, 48 segundos cabos, 6 tambores, 360 artilleros, 3 guardaalmacenes, 3 oficiales de guardaalmacén y 3 maestros mayores de armero (15).

Este plan de Mariani se incluyó en la «Ordenanza para formacion y Reglam.^{to} del Cuerpo Gr.^{al} de Art.^a de M.^a dispuesta y remitida por el Conde Mariani en carta 13 de Mayo de 1738; consultada al Rey por el Ynfante Almirante en 9 de Oct.^o de 1739, y aprobada por S.M. y publicada consiguientemente en el citado día 27 de En.^o de 1740» (16).

Durante buena parte de la segunda mitad del siglo XVIII, las Brigadas de Artillería de Marina ajustaron su funcionamiento a lo dispuesto en el capítulo IX, «Del Cuerpo de Artillería de Marina», de las tituladas «Ordenanzas de Su Magestad para el gobierno militar, político, y economico de su armada naval», aprobadas en 1748 durante el reinado de Fernando VI (17). En su parte segunda, dedicada a todo lo relativo a los «Cuerpos Militares de la Armada» (guar-

(14) AGS, Secretaría de Marina, leg. 131. «Yndividuos de que debe componerse el Cuerpo, y sus partes de la Artillería de Marina, según el regalm.to de todos los de la Armada, sus sueldos, y raciones aprobado por S.M. en 3 de Febrero de 1739».

(15) *Ibidem*.

(16) AMN, Ms. 2152, ff. 1-127.

(17) Biblioteca del Museo Naval, Impresos, CF 56-57.

diamarinas, batallones de Infantería y brigadas de Artillería), el citado capítulo IX regulaba la composición del Estado Mayor de la Artillería y las funciones de los oficiales que lo componían (Tít. I), el número y formación de las brigadas —ocho, cada una de ellas con 125 hombres, lo que hacía un total de 1.000 para el conjunto del cuerpo— (Tít. II), sueldos, vestuario y armamento de los artilleros (Tít. III), y otras cuestiones varias como licencias o permisos (Tít. V), el régimen y gobierno interior de las brigadas (Tít. VI), su instrucción en teórica y práctica en las escuelas —en un extenso y detallado Tít. VII— o los ejercicios de cañón y mortero (Tít. XII y XIII).

No puede concluirse este primer apartado relativo a la ordenación legal del Cuerpo de Artillería de Marina sin hacer mención de la real orden de 22 de marzo de 1763, en virtud de la cual el cuerpo recibió la denominación de «Real»:

«El Rey ha venido en conceder la denominación de Real Cuerpo de Artillería de Marina al que con el nombre de Brigadas hay en la Armada, en atención a lo bien que se han distinguido sus individuos en la defensa del Castillo del Morro y Plaza en la Havana. Y lo participo a V.S. de ord de SM para su intelig.a y gobierno. Dios gue a VS m.s a.s. Madrid 22 de Marzo de 1763. = El B.º Fr. D.º Julian de Arriaga. S.º D.º Domingo de Medina (*firma*)» (18).

A través de Julián de Arriaga, su secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, quien enviaba la real orden a Juan Domingo de Medina, intendente del departamento de Cartagena, el rey reconocía a las Brigadas su actuación en el hecho del castillo de El Morro, durante la heroica pero al final malograda defensa de La Habana en 1762 frente a la escuadra inglesa (19).

Número de brigadas y estados del cuerpo en el siglo XVIII

Ya se ha indicado anteriormente que a principios de marzo de 1717 Patiño daba cumplimiento a una real orden del mes anterior por la que se creaban las dos primeras brigadas de Artillería de Marina. En marzo del año siguiente, un decreto manuscrito de Patiño mandaba hacer asiento en la Comisaría de Ordenación y Contaduría de Marina, con sede en Cádiz, en favor de Juan Bautista Danero, como comisario de la nueva brigada (la 3.^a) que se constituía en aquellos momentos, así como también en favor de todos los artilleros, cabos y sargentos que servirían en ella:

«Cadiz 28 de Henero de 1718. = Por q.^{to} en virtud de las ordenes particulares de S.M. con que me hallo para la forma.ⁿ de quatro Brigadas de Artilleros, q deven servir en la Marina, di orden por el mes de Marzo del año próximo pasado p.^a q se formase la primera y segunda Brigadas como se ejecutó, y combiniendo formar la

(18) AMN, Ms. 67, Colección Vargas Ponce, t. xxxvi, doc. 66, f. 80.

(19) FERNÁNDEZ DURO, C.: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, t. VII. Madrid, pp. 59-82.

Madrid 28 de Enero de 1718.

59

Yo el Rey en virtud de las Ordenes, particulares
 resueltas con el Real Salto para la formacion de quatro
 Brigadas de Artilleria, q deuen servir en la Marina,
 na, de orden por el mes de Marzo del a. proximo p. ven.
 3.ª q se formare la primera y segunda Brigada
 como se Executo, y Combinando formar la Tercera
 en la Com. de Sordenas, y Cont. de la Armada,
 para aviento, a D. Juan de Baup. Danero, q es en
 el Empleo de Cap. de la Artilleria, de comis.
 Tercera Brigada, y alos Sargentos Cauos y Ma-
 zos q han de servir en ella, lo q se Executara
 et ora' de la fecha.

Real orden de 28 de enero de 1718 de formación de la 3.ª Brigada de Artillería de Marina

tercera en la Com.ria de Ordenaz.^{on} y Cont.^{ria} de la Armada se le hara asiento a D.ⁿ Juan Baup.^{ta} Danero, q ejerze el empleo de Cap.ⁿ de la Artillería, de comis.^{rio} de esta tercera brigada, y a los Sarjentos, Cavos y Artilleros q han de servir en ella, Lo que se ejecutara desde el dia de la fecha. = Patiño (*firma*) » (20).

La 4.^a Brigada, última de las inicialmente previstas, se constituyó por real orden de 11 de junio de 1726, refrendada por el propio Patiño, desde el mes anterior encargado de los asuntos de Marina e Indias:

«Haviendo resuelto el Rey se forme una quarta Brigada de Artillería sobre el mismo pie y con las propias circunstancias que las tres que actualmente estan establecidas se dan oy las ordenes combenientes al Inspector D. Joseph de Vicaria, y al Comandante de las mismas Brigadas para que sin perdida de tiempo se ponga en execucion la recluta de que haora ha deliberado SM. Y de su Real orden lo participio a VS a fin de que se halle en inteligencia de esta resolucion, y cuide de su cumplimiento en la parte que le toca, y prevenga lo conveniente a que conste en los ofizios de Marina. Madrid, 11 de junio de 1726. D. Joseph Patiño (*firma*). Sr. D. Gaspar de Narbona» (21).

El aumento de los efectivos de las Brigadas de Artillería de Marina fue acorde con el plan de construcción de navíos, igualmente patrocinado y estimulado tanto por el rey como por Patiño. Consecuentemente con el incremento del número de navíos, y, por tanto, de piezas de artillería a atender, se hizo necesario crear nuevas Brigadas y agregar nuevos efectivos a las ya existentes. Así, los años 1729 y 1730 fueron protagonistas de esta política de multiplicación de los artilleros, y por real orden de 24 de septiembre de 1729 se acordaba formar dos nuevas Brigadas, la 5.^a y la 6.^a, a razón de sesenta hombres en cada una:

«El Rey ha resuelto que se forme la Quinta y Sexta Brigada de Artilleria de Marina, repartiendo para ello la Gente que ay oy en las Brigadas existentes a prorrata en cada una de las seis con la calidad de que los capitanes las han de poner sobre el numero de sesenta Plazas que es el que debe tener cada Brigada, y para que lo puedan executar asi, y a su costa manda SM que desde oy en adelante se les abone la gratificazion por completo por todo este año bajo de la precisión de que dentro de este termino las hayan de completar; y de orden de SM lo participio a VS para que se halle en inteligencia de esta deliverazion y prevenga lo conveniente a su observancia en la parte que le toca, estando advertido de que lo mismo se manda al Inspector D. Joseh de Vicaria. Puerto de S.^{ta} Maria. 24 de Septiembre de 1729. D. Joseph Patiño (*firma*). D. Salvador de Olivares» (22).

La falta de candidatos para ingresar en las Brigadas obligó al rey a permitir a los marineros, en 1729, pasar a servir como artilleros: «El rey ha resuelto

(20) AMN, Ms. 2151, f. 59.

(21) AGS, Secretaría de Marina, leg. 131.

(22) *Ibidem*.

que los Marineros que voluntariamente quisieren pasar a servir a las brigadas de Artillería de Marina, sean admitidos en ellas, abonándoseles los sueldos que tuvieren vencidos como tales marineros» (23). Un año más tarde, en 1730, se decidía aumentar en veinte hombres los efectivos de cada brigada, de tal forma que el cuerpo quedaba compuesto por un total de 480 miembros:

«El rey ha resuelto que cada una de las Seis Brigadas de Artillería de Marina se ponga en el pie de ochenta hombres, y que a este fin se aumente sobre los sesenta que actualmente debe tener cada una un sargento, un primer cavo, un segundo y diez y siete artilleros (...) Sevilla, 6 de Noviembre de 1730. D. Joseph Patiño (*firma*). D. Salvador de Olivares» (24).

A pesar de todas estas medidas, numerosas representaciones de aquellos años daban cuenta del corto número de artilleros de Marina. Por ejemplo, el 23 de noviembre de 1732, Juan Bautista Danero, capitán de fragata y comandante de las Brigadas de Artillería de Marina, escribía una carta a Patiño, todavía secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, en la que describía con palabras bien elocuentes el infortunado estado en el que se encontraba el cuerpo: «Señor. Hallandome pressisado de ver el miserable estado en que se halla este Cuerpo è determinado poner en noticia de V.^{exa} como al presente se hallan para armar los navíos que en esta nota van expressados en que V.^{exa} puede ver los artilleros presentes y los que faltan para armar dichos navíos ...». ¿A qué atribuía Danero la falta de artilleros? Tanto a los fallecidos en la toma de Orán como, sobre todo, a las numerosas y continuas deserciones producidas por el excesivo trabajo: «... por cuio motivo de seis meses a esta parte entre muertos, y desertados faltan sesenta, y mas hombres, como consta en esta Officina de Marina, quando no han dejado de reemplazarse buena parte de ellos; cuyos desertores no se yrian si no se hallasen aburridos, y hubiesse gente para poderse remudar» (25).

Adjuntaba Danero a su misiva una relación encabezada por el siguiente título: «Relazion de los Navios que se hallan para Armar en Puntales y Carraca», en la que enumeraba un total de 21 navíos prestos a armarse y el número de artilleros necesarios para cada uno de ellos (en total, 266) y que concluía de esta guisa: «Artilleros que se hallan presentes 130. Faltan 116» (26).

No era, sin embargo, la carga de trabajo la única razón de las deserciones. Durante las primeras dos o tres décadas de funcionamiento de las Brigadas, las quejas de los artilleros y de sus oficiales por el reiterado impago de sus

(23) Ib., real orden de 12 de noviembre de 1729.

(24) Ib., real orden de 6 de noviembre de 1730

(25) AGS, Secretaría de Marina, leg. 125. Carta de Juan Bautista Danero a José Patiño, 23 de noviembre de 1732.

(26) Ib., «Relazion de los navios que se hallan para Armar en Puntales y Carraca. El Real Phelipe (...) Artilleros 30. S.^{ta} Ysabel 18. S.ⁿ Phelipe 15. El Prinzipe 15. La Prinzesa 15. La Real Familia 12. El Hercules 12. La Castilla 12. S.ⁿ Luis 12. S.^{ta} Theresa 12. S.ⁿ Carlos 12. S.ⁿ Antonio 12. S.ⁿ Fernando 12. S.ⁿ Esteban 10. S.^{ta} Rossa 8. La Fama 8. La Athocha 6. La Griega 4. La galera Victoria 8. El Pacabote el (...) 3. Las Bombardas n^o 1 y n^o 2 30».

sueldos fueron constantes, lo que causaba un gran descontento. Así, el 25 de mayo de 1734, Domingo Carpi, comisario ordinario y capitán de la 3.^a Compañía de Artilleros de Brigadas de Marina, escribía a Patiño desde Cartagena solicitando el pago de 80.661 reales de vellón y el prest de ese mes de mayo. Estando como estaba, con veintiséis hombres a cargo a los que no podía socorrer, decía: «... y quedándose la gente sin socorro no podrá tenerlos sugettos a la disciplina (aunque todos están gustosos de continuar el Real Servicio)...» (27). Esos mismos artilleros debieron de ser los protagonistas de un grave suceso ocurrido en el mismo departamento de Cartagena el mes siguiente cuando, en junio de 1734, se refugiaron en sagrado, en el convento de religiosos de San Diego, «para desde allí quejarse, o capitular se les pague los atrasos que se les debían, y que al día siguiente todos juntos insultaron la casa de la Munizion del pan para la subsistencia de la tropa de la que tomaron alguna porzion de él violentamente y se volvieron al mismo templo a refugiarse...» (28). El estado de desesperación de algunos artilleros era tal que el antes citado Domingo Carpi procedió en las mismas fechas a vender algunas joyas de que disponía para socorrerlos a ellos y a sus familias: «... yo correspondiendo a su lealtad y resignación he hecho los últimos esfuerzos de mi posibilidad asta vender algunas alhajitas para socorrerlos y tambien a sus mujeres...» (29). Al año siguiente pudo recibir Carpi parte del prest de sus artilleros que él había adelantado (30).

La falta de recursos en el negociado de Marina afectó en esos primeros años no solo a los sueldos, que no se pagaban o se satisfacían con enorme retraso, sino también al vestuario, pues los comisarios de las Brigadas elevaron numerosas denuncias ante el lamentable estado de la uniformidad de sus hombres, hasta el punto de que en varias de ellas se habla incluso de desnudez de sus miembros. El 22 de diciembre de 1735, Danero denunciaba al ministro la situación realmente alarmante de estas Brigadas:

«Participo a VE que habiendo registrado el Cuerpo de Brigadas lo veo que no se conoce así por la Gente, como por la desnudez en que se hallan constituídos, pues solo cuando pasan revista, conozco son Artilleros lo que causa en mi corazón bastante sentimiento, sabiendo VE con el zelo que lo he mirado desde su formación quanto a su servicio...» (31).

Una nueva denuncia o queja de Danero en enero de 1736 surtió el efecto deseado pues, ante su petición de que se realizara una inspección a las Brigadas, «y al mismo t.^{po} que el Ynspector passe una revista en la que se remediará

(27) Ib., Carta de Domingo Carpi a Patiño, 25 de mayo de 1734.

(28) Ib., Carta del comandante Juan Montes a Patiño, 16 de junio de 1734.

(29) Ib., Carta de Domingo Carpi a Patiño, 23 de junio de 1734.

(30) Ib., Carta de Agustín Ramos, tesorero de Marina, a Patiño dando cuenta haber recibido su orden de pagar a Carpi con los caudales de la Tesorería de Marina de Cartagena, 19 de enero de 1735.

(31) Ib., Carta de Danero a Patiño, 22 de diciembre de 1735.

mucho, y podrá informar a VE sobre lo que expongo...» (32), Patiño ordenó que Manuel García Campaña pasara a efectuarles revista.

El «Extracto de la Revista de Inspeccion» realizada a las unidades de Artillería de Marina con sede en Cádiz, en marzo de 1736, por García Campaña, «Coronel de Infantería, Theniente Provincial de Artill.a Com.^{te} de la de esta Provincia de Andalucía, y Director de sus R.^s Fabricas en Sevilla», da cuenta no solo del número total de quienes las componían, sino que, en su informe final, expresaba también la verdadera situación de las Brigadas casi veinte años después de su creación. Así, el cuerpo estaba compuesto en esos momentos por 484 hombres, de los cuales 238 estaban presentes en el momento de efectuar la revista, mientras que los restantes (246) estaban destinados en otros lugares y embarcados. De ellos, 307 eran artilleros y 48 bombarderos, repartiéndose el resto entre los mandos (cabos 1.^{os} y 2.^{os}, sargentos, tenientes, etc.) (33). Pero lo más relevante, como se ha dicho, es la información o resumen último, en el que García Campaña describía el estado del cuerpo con frases como las siguientes:

«El vestuario de esta tropa es Azul con paramentos Roxos y Bordes Blancos, y por haverse repartido en 14 de Nov.^{re} del año de 1729 està en tan mal estado que solo se hallan algunas casacas ynútiles (...) El Armamento consiste en 260 Fusiles, y 70 vayonetas de poco servicio assi por su calidad, como por la diferencia de calibres, y fabricas, y los menajes que debe haver correspondientes a este Armam.^{to} se han consumido enteram.^{te} (...) En q.^{to} a el manejo de las Armas, no está disciplinada esta tropa, y en ninguno de los Movimientos Militares, y la formalidad del servicio y Policia interior en el Quartel no se observa mediante no distribuirse las ordenes con la regularidad precisada en las R.^s Ordenanzas (...) A los Oficiales se esta deviendo por razon de Pagas desde 1.^o de oct.^{re} de 1734 hasta fin del presente mes de Marzo 410 (...) de vellón, que corresponden a 18 pagas los oficiales vivos y 8 a los ultimam.^{te} agregados...»

El informe era demoledor: el estado del vestuario, armamento, disciplina, táctica e instrucción de los artilleros era poco menos que deplorable. A ello había que sumar el retraso en las pagas o la ausencia de «Libro de filiaciones, asiento ni noticia, que deduzca conocim.^{to} alguno sobre las materias que continuan.^{te} se tratan en los Cuerpos...», además de otros varios «desajustes». La penosa situación descrita por García Campaña fue confirmada al año siguiente por el comisario ordinario de Artillería Joseph Duinslaghe, quien en marzo de 1737 remitió al intendente Francisco de Varas un memorial en el que recalca-

(32) Ib., Carta de Canero a Patiño, 12 de enero de 1736.

(33) AGS, Secretaría de Marina, leg. 131. «Extracto de la revista de Ynspeccion que se pasó á las seis Brigadas de Art.^{os} de Marina del cargo del Cap.ⁿ de fragata D.ⁿ Juan Bap.^{ta} Danero por mi D.ⁿ Manuel García Campaña Coronel de Ynfanteria Theniente Provincial de Artill.^a Com.^{te} de la de esta Provincia de Andalucía y Director de sus R.^s fabricas en Sevilla en virtud de R.^l orden de S.M. de veinte y cinco de Hen. de este año que con distinz.ⁿ es en esta forma».

ba la indecencia del vestuario, o de lo que quedaba de él, de los artilleros de la escuadra de Joseph Pizarro:

«... habiendo llegado a este Puerto la escuadra del cargo del Jefe D.^o Joseph Pizarro, y los destacamentos de artilleros embarcados en ella, tan desnudos, que ni para saltar a tierra estan decentes, ocuriendo todos a mi para que por cuenta de sus crecidos atrasos se les surta con que sobstenerse, me hallo tan obstigado que ygnoro el medio que pueda tomar para mantener este Cuerpo...» (34).

Este memorial fue remitido días después por Varas al marqués de Torrenueva, secretario de Estado y del despacho de Hacienda y Marina e Indias, en solicitud de los caudales para remediar la situación, a lo cual se le contestó que debía esperar a la próxima llegada de la flota de Indias: «... presentemente no puede darse la providencia que propone, la qual se efectuara en llegando la flota» (35).

Señala Torrejón Chaves la decisión adoptada por la Corona al respecto de la situación de las Brigadas:

«Hasta estos momentos no habían respondido las Brigadas a lo que de ellas se esperaba, por lo que se facultó al mariscal de campo Conde de Mariani para que las revistase en Cádiz, se informase de todo lo relativo a la artillería de Marina, y propusiera las reformas que conceptuara convenientes» (36).

En efecto, el 30 de noviembre de 1737 Mariani recibió una «Ynstruzion, y ordenes para la Revista de Ynspezion de las Brigadas de Artilleria», que en seis hojas manuscritas detallaba todo aquello que debía inspeccionar y sobre lo que había de aportar soluciones: mérito, experiencia y suficiencia de las Brigadas, cumplimiento de las *Instruções* de 1717, manejo del arma, estado del vestuario y armamento, etc. Como resultado de la revista efectuada los días 12 y 13 de febrero de 1738, Mariani remitió al marqués de la Ensenada, el 22 del mismo mes, el «Extracto General de la Revista de Ynspeccion», formado por doce hojas manuscritas en las que incluía el nombre, empleo y servicios de los miembros de las seis brigadas de Artillería de Marina. No obstante, de nuevo lo más relevante fue su informe final, en el que reafirmaba lo expresado dos años antes por García Campaña. A título indicativo, se recogen a continuación algunas de sus afirmaciones de este extenso informe:

«La tropa se presentó en la revista de Ynspeccion vestida de paisanos, unos con capas pardas, otros con chamarretas, y vonetes, algunos con casacas ordinarias, y todos con prendas de diferentes colores, y hechuras, porque ha ocho años que no han recebido el vestuario (...) Los tambores no son de buena estatura y

(34) AGS, Secretaría de Marina, leg. 125. Memorial de Joseph Duinslaghe a Francisco de Varas, marzo de 1737.

(35) Ib., Respuesta del marqués de Torrenueva a Varas, 26 de marzo de 1737.

(36) TORREJÓN CHAVES, art. cit., p. 305.

traza, ni saben bien los toques, sin librea, y sin capas de servicio uniformes (...) Yguualmente se han presentado las Brigadas en el acto de la Revista sin Armas porque solo en su formacion [en 1718] recibieron de los Almacenes algunas recompuestas que hoy son ynuitiles enteramente (...) Este Cuerpo no tiene vanderas, no ha usado de Mochilas, y votines, ni de ollas para el rancho, ni los artilleros tienen sus estuches de compas, calibre, regla, esquadra, y nivel (...) En algunos de los sargentos, ó condestables y cavos no concurre la buena talla, el aseo, la aplicación, el zelo del cumplimiento de su obligacion ni las demas zircunstancias correspondientes a sus encargos (...) No ay en la tropa de este Cuerpo destreza, disciplina, subordinacion, obediencia ni respecto, y solo prebaleze una desmedida ambicion de los viages a la America (...) En los oficiales no se reconoze la mayor union, dezencia, y esplendor, ni la mas zelosa aplicación a sus Brigadas para formarlas, y conserbarlas de hombres de buena estatura, aspecto, robustez...» (37).

A esto cabe añadir que las *Instruções* de gobierno de las Brigadas de 4 de mayo de 1717 no se observaban en todos sus artículos, como le recalcó Joseph de Vicaria, comandante e inspector, a Ensenada. De Vicaria repasaba uno a uno el grado de cumplimiento de todos los artículos aprobados veinte años antes, y en algún caso —por ejemplo el del artículo 62, que establecía la renovación del vestuario cada dos años— indicaba: «Este Capitulo nunca se ha puesto en practica», mientras que en el del artículo 8 señalaba la necesidad de su reforma: «8.º (...) En este Capitulo no ai novedad, y Juzgo mui combeniente que en este Cuerpo tengan sus aszensos los Sargentos, ò Condestables de el, por haver muchos de mui buena inteligencia, y que no vengan Ofiziales de Tierra, porque se tiene la experienzia que estos no son a proposito para el servizio de Mar» (38).

La revista llevada a cabo por Mariani a comienzos de 1738 significó un punto de inflexión en la organización y estado de las Brigadas. No solo en cuanto a su organización interna, como se ha relatado antes, sino también porque supuso una llamada de atención que los responsables de Marina —primero, el infante almirante don Felipe y, desde 1749, los diferentes ministros de Marina e Indias— atendieron a partir de aquellos momentos, procurando mejorar en todas sus partes el estado y funcionamiento interno del cuerpo.

Este se plasmó no solo en el incremento del número y efectivos de las Brigadas de manera continuada hasta final de siglo, sino igualmente en su instrucción, muy deficiente hasta entonces; en su uniformidad, cuyo suministro y estado mejoró considerablemente, o en su armamento. De manera lenta

(37) AGS, Secretaría de Marina, leg. 131. «Extracto General de la Revista de Ynspeccion, passada a seis Brigadas de Artilleros de la Real Marina en dos y treze de Febrero de mil setezientos y treinta y ocho por el Conde de Mariania, Mariscal de Campo, de los Exerzitos de S.M. en virtud del S.º Ynfante Almirante General de España su fecha en Madrid a treinta de noviembre del año proximo pasado».

(38) Ib., «Practica de las Ynstrucciones remitidas por D.º Miguel Fernandez Duran en 28 de Abril de 1717 para la formazion de las Brigadas de Artilleria de Marina».

LAS BRIGADAS DE ARTILLERÍA DE MARINA. CREACIÓN, ORDENACIÓN LEGAL...

En Cádiz ay dos Brigadas y media: a saber la 1. ^a y 2. ^a y mitad de la 1. ^a	En Cádiz ay tres Brigadas: a saber la 1. ^a y 2. ^a y 3. ^a y 8. ^a	En Cartagena ay dos Brigadas, y media: a saber 6. ^a 7. ^a y mitad de la 1. ^a
<p>Brigadas de la Dotación actual de este Deparamento y Dotación de Brig. de Diarmanya para armar.</p>	<p>Brigadas de la Dotación actual de este Deparamento y Dotación de Brig. de Diarmanya p^a armarlos</p>	<p>Brigadas de la Dotación actual de este Deparamento y Dotación de Brig. de Diarmanya p^a armarlos</p>
<p>Navios</p>	<p>Navios</p>	<p>Navios</p>
<p>Para el Fenix De 80</p>	<p>Para el Fenix De 68</p>	<p>Para el Fenix De 80</p>
<p>Para el Rayo De 80</p>	<p>Para el Rayo De 68</p>	<p>Para el Rayo De 80</p>
<p>Para el Anaca De 70</p>	<p>Para el Anaca De 68</p>	<p>Para el Anaca De 70</p>
<p>Para el Aquiles De 68</p>	<p>Para el Aquiles De 68</p>	<p>Para el Aquiles De 68</p>
<p>Para el Africa De 68</p>	<p>Para el Africa De 68</p>	<p>Para el Africa De 68</p>
<p>Para el Encarnacion De 68</p>	<p>Para el Encarnacion De 68</p>	<p>Para el Encarnacion De 68</p>
<p>Para el Sefector De 68</p>	<p>Para el Sefector De 68</p>	<p>Para el Sefector De 68</p>
<p>Para el Spenzacion De 61</p>	<p>Para el Spenzacion De 68</p>	<p>Para el Spenzacion De 61</p>
<p>Para el Espana De 67</p>	<p>Para el Espana De 68</p>	<p>Para el Espana De 67</p>
<p>Para el Duque Onseph De 62</p>	<p>Para el Duque Onseph De 68</p>	<p>Para el Duque Onseph De 62</p>
<p>Para el Sateine De 58</p>	<p>Para el Sateine De 68</p>	<p>Para el Sateine De 58</p>
<p>Magallanes</p>	<p>Magallanes</p>	<p>Magallanes</p>
<p>Para la Estrecho De 32</p>	<p>Para la Estrecho De 68</p>	<p>Para la Estrecho De 32</p>
<p>Para la Venus De 28</p>	<p>Para la Venus De 68</p>	<p>Para la Venus De 28</p>
<p>Para la Victoria De 28</p>	<p>Para la Victoria De 68</p>	<p>Para la Victoria De 28</p>
<p>Para la Fitecha De 22</p>	<p>Para la Fitecha De 68</p>	<p>Para la Fitecha De 22</p>
<p>Para la Aguilas De 20</p>	<p>Para la Aguilas De 68</p>	<p>Para la Aguilas De 20</p>
<p>Para la Coron De 20</p>	<p>Para la Coron De 68</p>	<p>Para la Coron De 20</p>
<p>Para la Concepcion De 20</p>	<p>Para la Concepcion De 68</p>	<p>Para la Concepcion De 20</p>
<p>Para la Viperia De 16</p>	<p>Para la Viperia De 68</p>	<p>Para la Viperia De 16</p>
<p>Para la Mercurio De 16</p>	<p>Para la Mercurio De 68</p>	<p>Para la Mercurio De 16</p>
<p>Para la Ninfa De 16</p>	<p>Para la Ninfa De 68</p>	<p>Para la Ninfa De 16</p>
<p>Ultima total de hombres que se necesitan para armar dos Brigadas</p>	<p>Ultima total de hombres que se necesitan para armar tres Brigadas</p>	<p>Ultima total de hombres que se necesitan para armar dos Brigadas</p>
<p>314</p>	<p>335</p>	<p>263</p>
<p>Las dos Brigadas y media q ay componen quando estan completas</p>	<p>Las tres Brigadas que ay componen quando estan completas</p>	<p>Las dos Brig y media q ay componen quando estan completas</p>
<p>312</p>	<p>337</p>	<p>312</p>
<p>Atlan p armar las Brig de Dotaz de este Depa</p>	<p>Sobran despues de armar todos los Brigas y Dotacion de este Deparamento</p>	<p>Dotacion de este Deparamento</p>
<p>2</p>	<p>40</p>	<p>49</p>
<p>Si pasa una Brig a Cavaerna faltarian mas</p>	<p>Cádiz 10 de Mayo de 1763</p>	<p>Si pasa una Brig a Cavaerna faltarian mas</p>
<p>125</p>	<p>125</p>	<p>125</p>
<p>Total que faltaria</p>	<p>Sobran entodo</p>	<p>Total que faltaria</p>
<p>121</p>	<p>211</p>	<p>121</p>

pero paulatina se fueron dedicando mayores recursos económicos a las Brigadas, pues si importantes eran los demás cuerpos de la Marina (General, Guardias Marinas), también lo eran los artilleros.

Veinte años después de la revista realizada por Mariani, el comisario provincial de Marina Luis Gómez y de la Vega efectuó otra en febrero de 1761 que dio como resultado un total de 421 miembros de las Brigadas: 2 jefes, 2 tenientes, 29 condestables, 29 primeros cabos, 25 segundos cabos, 2 tambores, 36 bombarderos, 125 artilleros y 171 ayudantes, todos ellos repartidos en ocho Brigadas (39).

Las mismas ocho brigadas seguían existiendo dos años después, dándose la circunstancia de que el número de hombres, en sus diferentes empleos, que componían las Brigadas había aumentado de manera muy considerable. Así consta en un estado general de las que residían en los tres departamentos peninsulares, firmado el 10 de marzo de 1763 por Joseph Blanco Tizón, comisario general de Artillería de Marina. Gracias a ello podemos conocer el estado exacto del cuerpo a punto de iniciarse el último tercio del siglo: en Cádiz residían dos brigadas y media (la 1.^a y la 3.^a, y mitad de la 4.^a), que suponían 372 hombres cuando estaban completas, faltando en todo caso dos para completar los 374 necesarios para armar los navíos de dotación del departamento gaditano —navíos cuyo nombre y número de cañones se detallaban—. En Ferrol había tres Brigadas (la 2.^a, la 5.^a y la 8.^a), con 337 hombres, y en Cartagena, las dos y media restantes (la 6.^a, la 7.^a y la otra mitad de la 4.^a), que suponían 372 hombres, lo que producía un exceso respecto de los necesarios de casi medio centenar (40).

El Cuerpo de Artillería de Marina había adquirido con el transcurso de los años un prestigio del que no gozó en sus primeras décadas de funcionamiento. En ese momento, más de medio siglo después de su creación, la situación era muy otra. A las distintas banderas de reclutas que de manera continuada se realizaban por toda la geografía española, se apuntaba un número de hombres quizá superior al previsto en las Ordenanzas, por lo que en 1776 el marqués González de Castejón, recién nombrado secretario de Estado y del Despacho de Marina, se vio obligado a dividir alguna de las brigadas. A ello contribuyó necesariamente el hecho de que ahora los sueldos se pagaban con mucha mayor regularidad y los uniformes se suministraban en el momento necesario. El 19 de junio de ese año, Joseph Blanco Tizón, comisario general del cuerpo, escribía a Andrés Reggio, comandante del departamento gaditano, dando cuenta de los progresos en los aumentos de las brigadas:

(39) AGS, Secretaría de Marina, leg. 126. «Extracto de los Yndividuos de las Brigadas de Artillería de Marina, formado según revista que en veinte y seis de Febrero próximo pasado les pasó el Comisario de Provincia de ella D.ⁿ Luis Gomez y de la Vega, y lo que consta de las Listas en que tienen sus ass.tos por las cuales se lleva su cuenta y razón en la Contaduría pr.^{al} de la misma Marina, como se declara en la forma siguiente».

(40) *Ib.*, estado de todos los miembros de las Brigadas de Artillería de Marina que había en Cádiz, Cartagena y Ferrol, de 10 de mayo de 1763.

«... en el mismo día 15 hice la división, formando por extracción de la Brigada 1.^a, la Brigada n.º 9; y de la Brigada 3.^a, la Brigada 10.^a; conforme al Reglamento del nuevo pie, de 22 de noviembre del año próximo pasado, y a las R.^s ordenes de 1.º de Mayo y 3 del corriente, de los términos de división, y execucion: en cuya conformidad, constan estas 2 nuevas Brigadas, del pie de 80 Plazas, con igual arreglo; y sobrando en cada una de éstas, 22 Ayudantes, que son 44 en amas...» (41).

No solamente le anunciaba haber cumplido las órdenes de creación de dos nuevas brigadas de Artillería, cada una de ellas con 80 hombres, sino que sugería la constitución de otras dos más, la undécima y la duodécima, dado el número de hombres sobrantes:

«Si fuere del R.^l agrado, que se forme la Brigada n.º 11 al punto, de recibir la orden, estará formada en el mismo pie de 80 Plazas que las 4 (...) Y después de completar esta Brigada quedarán sobrantes todavía 3 Condestables, 2 Cabos, 1 Bombardero, 8 Artilleros, todos del pie viejo, y otros 22 Ayudantes nuevos, sobre cuyo pie, podrá hirse formando tambien, la Brigada nº 12 que me persuado pueda completarse en breve...» (42).

Este aumento del número de brigadas obligaba a contratar con los asentistas el suministro tanto de nuevos uniformes como del armamento correspondiente, según preveían las Ordenanzas. En diciembre de 1776, el asentista suministró cien uniformes adicionales para las Brigadas, cuyo pago no estaba presupuestado para dicho año por lo que, al no recibirlo, el asentista objetó que no podría continuar el contrato por no disponer de los caudales necesarios para comprar los géneros: «... Que le es imposible proveerse de Generos para cumplir la Contrata en sus tiempos, si no se le paga puntualmente el vestuario, según lo vaya entregando, como se le ofreció, y se le debe, assi como él cumple puntualmente haciendo al rey el servicio de adelantar su caudal sin que se le anticipe primero...» (43).

Otro tanto ocurrió con el armamento, pues en 1777 se ordenó la fabricación de una nueva remesa de este para las Brigadas. Así consta en la misiva enviada por Andrés Reggio, desde la Isla de León, a Pedro González de Castejón, ministro de Marina, en la que señalaba además el origen del nuevo armamento:

«Para que se lleve a debido efecto quanto previene el art.º 13 tit.º 3º trat 9.º de las Ordenanzas Generales, con su adicción como quiere S.M.; he dado las ordenes correspondientes, en cumplimiento de la de V.E. de 4 del corriente, y que con arreglo al 21 del mismo trat.º y tit.º se reparta el armamento de Fusil, Bayoneta, y

(41) AGS, Secretaría de Marina, leg. 128. Carta de Joseph Blanco Tizón a Andrés Reggio, 19 de junio de 1776.

(42) *Ibidem*.

(43) *Ib.*, carta de Blanco Tizón a Reggio dando cuenta del malestar del asentista, 2 de diciembre de 1776.

Sable, de los remitidos de San Sebastian, á Ferrol, a los mil hombres en el R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina» (44).

Hubo, sin embargo, un problema con este armamento suministrado, pues «los sables son muy defectuosos. Solo es proporcionada la longitud de su [h]oja (...) su mayor anchura es de 14 a 15 líneas: su curbitud, de 14 lins de sagita. Pero son de puro fierro, sin corte, ni acicalado, ni más que un toscó amolado». Así lo denunciaba Blanco Tizón a Reggio el 23 de abril de 1777, resumiendo así el estado de los sables:

«Como el de una hacha de partir; y de tan mala calidad, que el Theniente de Brulote D.ⁿ Antonio Villamisar (que de R.¹ orden fue a reconocerlos) me avisó de Tolosa, que en la Prueba ordinaria, se rompieron en la razón de un 8 y medio por 1000 (...) y son de mal manejo, y fácil el hacerlos saltar de la mano con un quite seco» (45).

Una vez Castejón tuvo conocimiento de esta situación, su decisión al respecto, sorprendente de todo punto, fue darse por enterado y conformarse con los sables tal y como se habían mandado, con el muy discutible argumento de que «no siendo arma que precise llevarla en tierra, ni usarla a Bordo por su instituto, a los individuos para quienes se han hecho y corresponden » (46).

Con independencia de estos problemas puntuales, el Cuerpo de Artillería de Marina seguía creciendo en efectivos de manera continuada. Ese mismo año de 1777 el Cuerpo contaba ya con dieciséis brigadas y 1.541 hombres, repartidos así:

«El Comisario General de Artillería. Avisa el pie en que se halla el R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina en la forma siguiente: Primera Brigada en Cadiz (...) Plazas 114. Tercera en Ydem ... 114. Decima en Y.^m (...) 114. Novena en Y.^m (...) 113. Oncena en Y.^m (...) 113. Segunda en Ferrol (...) 85. Quinta en Ydem (...) 85. Octava en Y.^m (...) 87. Duodécima en Y.^m (...) 80. Decimatercia en Y.^m (...) 80. Decimaquarta en Y.^m (...) 76. La sexta en Cartagena (...) 101. Septima en Y.^m (...) 101. Decimaquinta (...)101. La quarta pertenece a Cadiz (...) 85» (47).

Esto suponía que faltaban por reclutar 459 hombres respecto de los 2.000 previstos, pues ya se había decidido aumentar el número de efectivos de cada brigada a 125. La cifra de 2.000 estaba a punto de alcanzarse nueve meses más tarde, en noviembre: «El Comisario General de Artillería de Marina. Avisa que las Brigadas del Departamento de Cadiz se hallan en la fuerza de 717 hombres. Las de Ferrol en la de 629. Y las de Cartagena en la de 490, cuya suma compone la total de 1836 plazas. Faltan para completo 164» (48).

(44) *Ibidem*.

(45) *Ib.*, carta de Joseph Blanco Tizón a Andrés Reggio, 23 de abril de 1777.

(46) *Ib.*, real orden de 8 de mayo de 1777.

(47) *Ib.*, estado de las Brigadas remitido por Blanco Tizón, comisario general de Artillería, febrero de 1777

(48) *Ib.*

Al año siguiente (1778) se recibió en la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina un «Estado actual del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina a cargo del Brigadier, y Comisario Gen.¹ D.ⁿ Joseph Blanco Tizon». Además de aportar, desglosada como siempre por departamentos, la cifra total de efectivos de las Brigadas, la dividía también en función de su nacionalidad, española o extranjera: 1.890 españoles (737 en Cádiz, 663 en Ferrol y 490 en Cartagena) y 43 extranjeros (11, 22 y 10, respectivamente). Pero lo más interesante resulta el resumen que hacía sobre distintos aspectos de régimen y gobierno interno de las Brigadas, que nos aporta luz sobre su estado en esos momentos, muy diferente del de tres o cuatro décadas antes. Por ejemplo, en cuanto al vestuario, las noticias proporcionadas no podían ser mejores:

«Vestuario. Nuevo: Prohibido el entero á las 8 Brigadas antiguas en 1.^o del ultimo Septiembre: Y á las 8 de aumento (según se han ido reclutando) el entero de Artilleros (...) Prohibidas tambien, al mismo tiempo, las 16 Brigadas desembarcadas, y embarcadas, por completo de su dotación, de Capotes Marzelleses, de Paño catorzeno de Grazalema, casacones, y Calzones largos de Bramante. Remitidos à los Departamentos los correspondientes» (49).

El armamento no le iba a la zaga en cuanto a calidad: «Armamento. Nuevo: De Fusil, y Bayoneta de Ordenanza, de buena calidad, prohibido por Mayo de 77 para las 8 Brigadas de aumento con que están armada por mitad (...) Tienen además la parte de 311 fusiles, y Bayonetas que proveí nuevos de Ordenanza...». No obstante, aludía Tizón a los famosos sables suministrados el año anterior sin dar cuenta de su defectuoso estado, pues señalaba que venían a sustituir a otros anteriores de 1763 de los que no quedaba ni uno.

Por último, en cuanto al pago de sueldos, la situación no podía ser más óptima para los artilleros: «Toda la tropa de los 3 Departamentos que se halla embarcada en la presente esquadra, y demás Buques de este Puerto, está ajustada y pagada hasta 1.^o de Henero del corriente año; Y la desembarcada, satisfecha mensualmente, por la Thesorería y en el Cuerpo, examinadas las Libretas, y ajustes cada 3 meses, y pagada con todos sus abonos de utensilios» (50).

Joseph Blanco Tizón cesó en el empleo de comisario general de las Brigadas de Artillería de Marina el 10 de febrero de 1781, cuando fue nombrado para sustituirle el capitán de navío Francisco Rovira, quien se mantuvo en el cargo, como relata Torrejón Chaves, hasta marzo de 1806, momento en que presentó su dimisión siendo ya teniente general (51). Tizón, a quien el rey conservó el empleo de jefe de escuadra con destino en Cádiz, escribió una carta al marqués González de Castejón cuatro días antes de su retiro. Exponía sus servicios, describiendo el estado en el que

(49) AGS, Secretaría de Marina, leg. 132. «Estado actual del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina a cargo del Brigadier, y Comisario Gen.¹ D.ⁿ Joseph Blanco Tizon».

(50) *Ibidem*.

(51) TORREJÓN CHAVES, art. cit., p. 309.

Estado actual del R^l Cuerpo de Artillería de Marina del cargo del Brigadier, y Comisario Gen.^l D.ⁿ Joseph Blanco Fizon

Completo en su nuevo Pie de 16 Brigadas con 126 Plazas.....	Hombres	2000
<i>Fuerza efectiva de Plazas</i>		
En las 6 Brigadas de Cadiz en Revista de 25 del corr. ^{te} Febrero.....	748	}
En las 6 de Ferròl en 7 del mismo.....	685	
En las 4 de Cartagena completas en Revista de Enero.....	500	
<i>Faltan en Cadiz 2 y en Ferròl 65.</i>	<i>Total</i>	0067

Procediendo la falta de las varas de Muertos, Sicenciados, Desertores, è Imbalidos, se està reclutando por cuenta de los Jefes.

Calidad de la Froga

Departamentos	Num. de Plazas	Falla		Españoles	Extranjeros	Que sab ⁿ escribir	Legos
		Pies de Puñ y Reu	Finas				
Cadiz	3	0	0	737	31	716	32
	26	5	5				
	56	5	4				
	23	5	3				
	230	5	2				
	208	5	1				
128	5						
Ferròl	8	5	5	663	22	665	20
	30	5	4				
	100	5	3				
	208	5	2				
	101	5	1				
	236	5					
Cartagena	4	5	6	430	10	450	50
	11	5	5				
	24	5	4				
	60	5	3				
	130	5	2				
	126	5	1				
145	5						
Totales	1933			1820	43	1831	102

Vestuario

Nuevo: Prohibido el entero à las 8 Brigadas antiguas en 1^o del ultimo Septiembre. Y à las 8 de aumento (segun se han hido reclutando) el entero de Artilleros: A que los Condestables, Cabos, y Bombarderos, han agregado los Galones, y divisas de sus Clases, por su Voluntad, y lucimiento, con lo que se hà ahorrado à la R.^l Hacienda el desembolso de 41888 rr.^s de v.ⁿ, y à demàs por ahorros del mismo Vestuario 224 rr.^s 7 mrs v.ⁿ en dinero efectivo que està en Casa.

Prohibidas tambien, al mismo tiempo, las 16 Brigadas desembarcadas, y embarcadas, por completo de su dotacion, de Capotes, Marzelleses, de Paño ~

Estado del Cuerpo de Artillería de Marina en 1778 (AGS, sec. Marina, leg. 132)

dejaba el cuerpo, que resumía así: «Dejo el R.¹ Cuerpo completo, y sobrantes de las 16 Brigadas, 79 Hombres, lucidísimo en Talla, y Vestuario; y depositados en las Caxas de los tres Departamentos: 32755 reales y 26 maravedis de vellón que ahorré últimamente. V.E. conoce ocularmente, la enseñanza, y utilidad del Cuerpo para todo servicio, a que ninguno excede en la Europa; de que hà dado pruebas en muchas acciones de Guerra» (52).

Los anteriores méritos alegados por Blanco Tizón se vieron refrendados en la siguiente revista pasada por las dieciséis brigadas distribuidas entre los tres departamentos. En los primeros meses de 1781 se remitieron a Madrid los respectivos «Estados de Oficiales y Tropa de Artillería» existentes en Cádiz, Cartagena y Ferrol. El número de artilleros no dejaba de crecer: en Cádiz, por ejemplo, residían las brigadas número 1, 3, 4, 9, 10 y 11, hasta un total de 793 hombres (53), y en Ferrol, las número 2, 5, 8, 12, 13 y 14, con un total de 767 hombres (54).

Ya a finales del siglo XVIII, el número de brigadas de Artillería de Marina llegaba a veinte. La decisión de aumentar su número se adoptó en 1791. El 26 de agosto de ese año, Rovira dirigió una representación a Antonio Valdés, sustituto de González de Castejón al frente de la Secretaría de Marina, en la que, tras enumerar los logros del cuerpo en los últimos años, solicitaba del rey un premio para este, recompensa que no podía ser otra que incrementar el número de las brigadas hasta treinta y seis:

«Por el primero de los servicios se digno el Augusto Padre de Nuestro Soberano conceder a dichas Brigadas la denominación de R.¹ Cuerpo a consecuencia de representación hecha por mi antecesor D. José Blanco Tizon. Este exemplo unido á la obligación en que me considero constituido de solicitar el premio para los beneméritos, me lleva á representar á su favor, pero no hallo asequible su logro sino con el aumento del Cuerpo cuyo pie actual se ha reconocido insuficiente en los crecidos Armamentos y aun en los medianos mayormente en las clases de condestables y cabos cuya substitucion no es fácil...» (55).

Casi un año tardó el rey en resolver; en todo caso, el monarca decidió aumentar en cuatro el número de Brigadas sin incrementar sus efectivos. Lógicas razones de economía informarían esta decisión: «... ha resuelto que se aumenten quatro Brigadas a las diez y seis actuales, y sobre el mismo pie y fuerza de estas...» (56). Cuatro años después de esta real orden se acordó, sin embargo, añadir más artilleros a cada brigada, hasta cuarenta y ocho, así como

(52) AGS, Secretaría de Marina, leg. 129. Carta de Joseph Blanco Tizón a Pedro González de Castejón, 10 de febrero de 1781.

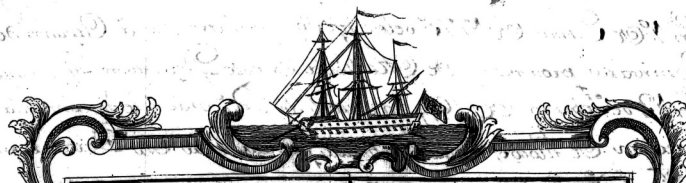
(53) Ib., estado del Cuerpo de Artillería de Marina en Cádiz a 1 de enero de 1781.

(54) Ib., «Estado de Rebista pasada a las 6 Brigadas de el R.¹ Cuerpo de Artilleria de Marina de el Departamento del Ferrol en 28 de mayo de 1781».

(55) AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1476. Carta de Francisco Javier Rovira a Antonio Valdés, 26 de agosto de 1791.

(56) Ib., real orden de 1 de mayo de 1792 decidiendo aumentar en cuatro las brigadas de Artillería de Marina.

Relacion de Servicios del Capitan de Fragata, y Comisario Provincial de Artilleria
 D. Fran.º Rovira Novina, natural de Alicante, edad 38 años, de estado Soltero.



Empleo	Tiempo en que empezó á servir, y fin de los nombramientos de cada uno						Empleo
	Año	Me	Día	Año	Me	Día	
Guardia Marina...	11	Mayo	1759	1	2		Guardia Marina
Affexa de Fragata...	18	Febr.	1760	5	7	27	Affexa de Fragata
Affexa de Navio...	15	Jun.	1766	1	8	2	Affexa de Navio
Tte de Fragata...	17	Febr.	1767	5	8	13	Tte de Fragata
Tte de Navio...	1º	Jun.	1773	2	0	0	Tte de Navio
Capitan de Fragata	1º	Jun.	1775	3	8	18	Capitan de Fragata
Total del tiempo q sirve ha la fecha				23	9	4	

Campañas

Desde 25 de Julio de 1759 navegó en los Navios Atarogante, Diligente, y Europa al mando de los Capitanes de Navio D. Pedro Remuñan, y D. Jph. Diaz de Benavente hasta el 8 de Mayo de 62 en que se hechó á pié en el Puerto de las Tabanas para su defensa, con motivo del sitio que pusieron los Ingleses á esta Plaza; haviendo navegado en aquellos mares de vnos, á otros Puertos el tiempo mencionado, y restituidose á Europa en un transporte Nhol con firme á las Capitulaciones que hizo esta Plaza quando se rendió.

Destinos particulares

En Julio de 63 tubo destino por la Corte para servir la Armada Dragón de la Compania de Guardia Marina, y lo continúo hasta que en Septiembre de

Relación de servicios de Francisco Rovira, comisario provincial de Artillería en 1779 (AGMAB, Cuerpo General, Asuntos Personales, leg. 620/1079)

también más jóvenes ayudantes, hasta sesenta y cuatro. Así lo dispuso la real orden de 27 de agosto de 1785 (57).

¿Cómo quedó distribuido el cuerpo? Eran siete las brigadas del departamento de marina de Cádiz (1.^a, 3.^a, 4.^a, 9.^a, 10.^a, 11.^a y 20.^a), con 1.178 hombres, de los que 107 eran bombarderos, 146 artilleros y 659 ayudantes. Aparecía pues una nueva categoría: la de los ayudantes, a la que más adelante se hará referencia. En Cartagena se encontraban cinco brigadas (6.^a, 15.^a, 16.^a, 17.^a y 18.^a), dotadas con 985 hombres, de ellos 94 bombarderos, 111 artilleros y 634 ayudantes. Por último, en Ferrol residían las restantes siete brigadas (2.^a, 5.^a, 8.^a, 12.^a, 13.^a, 14.^a y 19.^a) con 1.180 hombres, de ellos 114 bombarderos, 192 artilleros y 634 ayudantes (58). Por tanto, de las dos brigadas iniciales de 1717, a razón de sesenta hombres cada una, se había pasado a veinte brigadas y 3.343 hombres.

Los «Jóvenes Ayudantes» del cuerpo

Como se ha visto, en los «estados» de Artillería de Marina de los últimos años del siglo aparecían por primera vez los denominados «Ayudantes» o «Jóvenes Ayudantes». Fue idea de Francisco Rovira, comisario general del cuerpo, proponer al rey en 1784 que, al igual que se había realizado en el Ejército, se permitiese admitir a cinco jóvenes de al menos doce años en cada brigada. El 11 de mayo de ese año, Antonio Valdés comunicaba la real orden al respecto, en la que se aprobaba el proyecto de Rovira, encargándole además la redacción de una instrucción: «... se ha conformado SM con lo que propone y manda que se lleve a efecto deviendo formar el expresado Comisario una instrucción para el régimen disciplina y aprovechamiento de estos jóvenes...» (59).

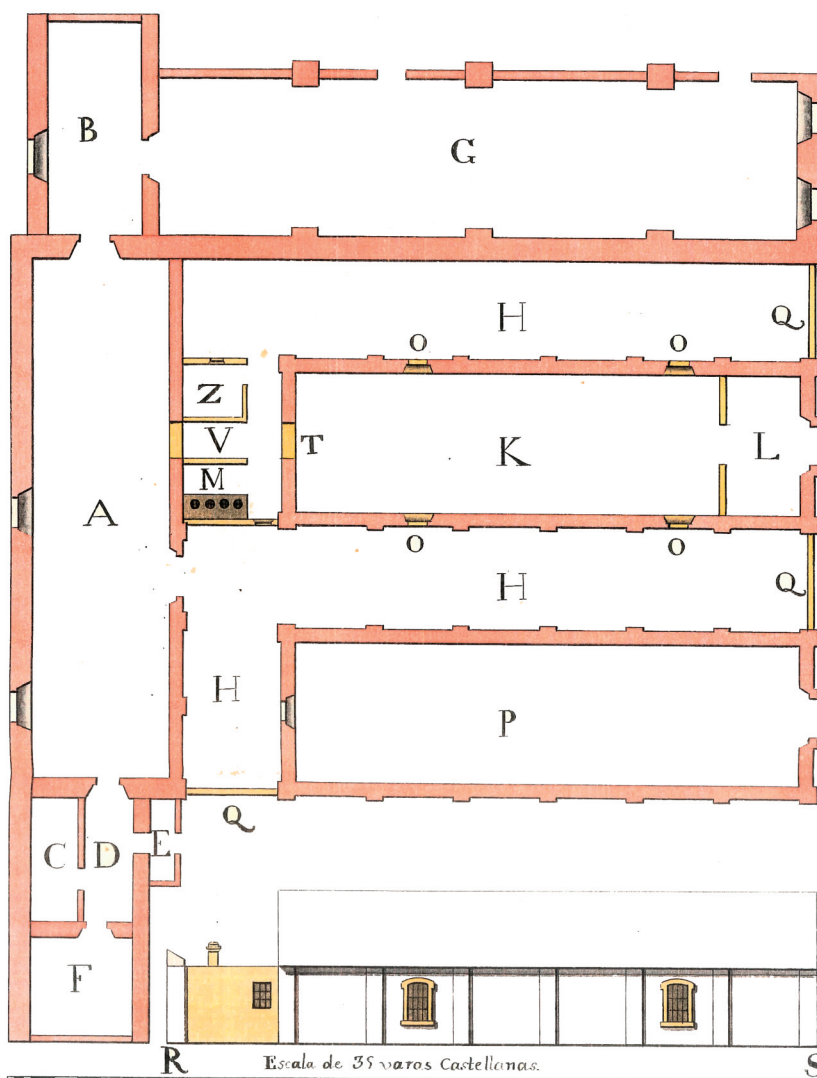
En cumplimiento de esta real orden, Rovira redactó la «Ynstruccion para el régimen, gobierno, y disciplina de los Ayudantes Jovenes del Real Cuerpo de Artilleria de Marina que debe observarse en cada Departamento por sus respectivos comandantes» (60). Fue aprobada por el rey meses más tarde («19 Octubre 84. Se devuelve aprobada y ampliada para su observancia en el Cuerpo»), para entrar en vigor inmediatamente de recibirse en los departamentos. Compuesta por 33 artículos, regulaba todo lo relativo a los requisitos de ingreso, funciones a desempeñar, instrucción, etc. Así, se exigía a los aspirantes una edad mínima de doce años, saber leer y escribir y ser de «familia honrrada» (*sic*). Concurriendo varios candidatos, se preferiría a los hijos de

(57) AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1473. Real orden de 27 de agosto de 1785 sobre aumento de plazas en el Real Cuerpo de Artillería de Marina.

(58) AGMAB, Brigadas, Asuntos Particulares/Estados de Fuerza, leg. 1502. Estados que manifiestan las fuerzas con que se hallan las Brigadas de Artillería de Marina, 1799.

(59) AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1473. Real orden de 11 de mayo de 1784.

(60) Esta «Ynstruccion» en AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1473.



- A... *Guadra principal de los Jóvenes*
 B... *Otra que se aumento, por no ser suficiente la primera.*
 C... *Prisión.*
 D... *Callejón de tránsito.*
 E... *Puqar común.*
 F... *Quarto del primer Preceptor.*
 G... *Sala de Academia.*
 H... *Descubiertos para desahogo de los Jóvenes en los ratos de recreación, y juegos.*
 K... *Almazen que se propone agregar al alojamiento de los Jóvenes para los 18 que han de aumentarse en el qual ha de abrirse la Puerta T, y las ventanas O.*
 L... *Cuero de Guardia p.^o la que ayán de montar los mismos Jóvenes.*
 M... *Cozina con 4 hornillas*
 V... *Fransito de la cuadra, actual ã la que se pide por aumento*

Plano del cuartel (ampliación) para el alojamiento de los «Jóvenes Artilleros» en Cádiz (AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1473)

los oficiales del Cuerpo y del de Pilotos (Art. 1). Deberían prestar servicio durante doce años, aunque ya a los dieciséis se les sentaría plaza con su filiación (Art. 3).

Lógicamente, dada su corta edad, se les nombraba un «Preceptor», que debía ser uno de los condestables de la brigada, el más idóneo para ello, a quien además se le otorgaría el título de comisario (Art. 4). Rovira recogió en esta instrucción hasta la forma de levantar por la mañana a los ayudantes, e incluso la de peinarse: «... reduciéndose el peinado a escarmenar el pelo, limpiarle con peyne espeso, y hacerse una coleta...» (Arts. 9 y 10). Tras pasar la revista diaria correspondiente, se dirigirían a la Escuela «con los demas individuos del R.¹ Cuerpo» (Art. 14) y almorzarían también con ellos.

¿Cuál era el objeto de su formación? Además del aprendizaje de las matemáticas, deberían «aprender como parte de su instrucción militar todas las obligaciones del soldado que expresa el tratado 2.^o de las Ordenanzas del Exercito y la instrucción militar christiana que tradujo del Frances al castellano el capitán de Artilleria D.ⁿ Vicente de los Rios» (Art. 21). Asimismo, estudiarían las materias «facultativas» como el resto de los miembros del cuerpo, y se avezarían en la práctica según dispusiera el comandante del cuerpo en su respectivo departamento (Art. 22). Eso sí: hasta que no cumplieran dieciséis años, la instrucción en el manejo de las armas y las evoluciones militares las harían «separados de la Tropa» (Art. 24). Se hacía responsable al preceptor del cuidado de su formación y conducta (Arts. 27 a 31), mientras que el comandante debía dar cuenta al rey, por conducto de su secretario de Estado y del Despacho de Marina, cada cuatro meses, «del progreso que se note en cada uno, pues de su celo y vigilancia espera S.M. las ventajas que se promete su establecimiento» (Art. 33).

Los jóvenes ayudantes del Real Cuerpo de Artillería de Marina tenían, por tanto, que aplicarse y esmerarse en su instrucción, pues de lo contrario serían expulsados. Así lo comunicó Valdés a Rovira el 21 de enero de 1785, en respuesta a la primera relación que le envió informando de su adelantamiento: «... quiere S.M. que haga V.S. saber a los inaplicados que serán despedidos del servicio sino se enmiendan, lo que deverá V.S. executar sin dar parte quando crea justo...» (61).

En ese primer informe o relación («Relacion de los Jovenes Ayudantes del R.¹ Cuerpo de Artilleria de Marina del Departamento de Cadiz, admitidos á consecuencia de R.¹ orden de 11 de Maio de 1784 con expresion de la f.^{ha} de su asiento, informe de su adelantamiento, y demas circunstancias»), fechado el 14 de enero de 1785, Rovira señalaba el nombre de los primeros veintiún ayudantes del cuerpo el día en que sentaron plaza, la brigada a la que estaban adscritos y alguna nota adicional sobre sus condiciones para el servicio y progresos en el estudio. Por ejemplo: «3.^a Brigada. Joaquin Fernandez. Sentò plaza en 24 de maio: es de buenos talentos; ha dado toda la Aritmetica extensamente, y se halla estudiando la geometría elemental: està destinado al dibujo

(61) Ib., carta de Valdés a Francisco Rovira, 21 de enero de 1785.

para el que manifiesta genio y disposición». Claro que no todos demostraban el mismo interés y capacidades: «4.^a Brigada. Manuel Gonzalez. Sentó plaza en 13 de Agosto. Es de regulares talentos, con poca aplicación: se halla en multiplicar enteros». Descontando esta y alguna otra excepción, el informe era en líneas generales positivo: «Todos estos Jovenes á escepcion del ultimo, saben el exercicio de Fusil, que aprendieron en cortísimo tiempo para concurrir á la vendicion de las banderas, sirviéndose de los que facilitó la Compañía de Guardias Marinas para aquel acto; y todos igualmente á excepcion de los quatro últimos saben el exercicio de Mortero...» (62).

En 1786, en Cartagena, servían ya 32 ayudantes, como consta en el «Estado manifestativo de la instrucción con que se hallan los Jovenes de las Brigadas del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina de este Departamento en los ramos que comprehende con expresión de sus asientos, aplicación, talento, conducta, inclinaciones, y defectos, enmienda o pertinacia que en cada uno se nota». Al igual que antes, unos manifestaban clara inclinación para seguir sirviendo en el cuerpo y hacer carrera en él («6.^a Brigada. Onofre Perez. Sobresaliente en inteligencia con suficiente aplicación talento y demas requisitos de utilidad»), mientras que otros no parecían tener el mínimo interés («7.^a Brigada. Jorge Garcia. Mas rudo [de comprensión] que el antecedente y sin aplicación alguna»), lo que suponía, como se había ordenado, su separación del servicio («Que se le despida») (63).

Estos informes o relaciones se remitieron con periodicidad desde los departamentos, constituyendo un instrumento utilísimo para conocer las condiciones personales de los futuros artilleros de Marina. Ya se ha relatado antes que a finales de siglo se encontraban insertos en esta categoría, entre las veinte brigadas, 1.927 hombres, lo que demostraba el acierto de Rovira al proponer la constitución, dentro del cuerpo, de este empleo como paso previo a sentar plaza. Además, al hacerlo, con dieciséis años contaban ya con una formación e instrucción, teórica y práctica, de gran utilidad para el futuro. Precisamente a la instrucción de los miembros del Cuerpo de Artillería de Marina se van a dedicar las últimas líneas de este trabajo.

Instrucción y formación de los artilleros de Marina

Como indica Torrejón Chaves, las «[e]scuelas de teórica y práctica se establecieron en el año 1750, bajo la dirección del entonces Comisario General de Artillería, Joaquín Manuel de Villena, quien contó con marinos que se agregaron a la Academia de Artillería del Ejército, establecida entonces en la ciudad de Cádiz» (64).

(62) Ib., «Relacion de los Jovenes Ayudantes del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina del Departamento de Cadiz, admitidos á consecuencia de R.¹ orden de 11 de Maio de 1784 con expresión de la f.^{ha} de su asiento, informe de su adelantamiento, y demas circunstancias».

(63) AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1475. «Estado manifestativo...»

(64) TORREJÓN CHÁVEZ, Art. cit., p. 307.

Parece ser que, a pesar de los progresos de los artilleros en su formación tanto teórica como práctica, sus muchas ocupaciones en los departamentos impedían a veces su asistencia a clase, con lo que su instrucción se resentía. Así lo manifestó en 1753 el marqués de la Victoria a Ensenada, quejándose de que, dado el escaso número de soldados de los Batallones de Marina, se empleaba a los artilleros en funciones que no les correspondían:

«... en la Tropa de Brigadas que se halla destinada en los Departamentos de Cartagena, y con especialidad de el Ferrol, no se verifica la asistencia de sus yndividuos, según previenen las Ordenanzas, a las escuelas establecidas, para su (...) theorica, y egercicio (...) a causa de no haver la suficiente tropa de Batallones, para el indispensable servicio de vageles armados, obras, construccion, y custodia de sus Arsenales, en que son empleados por necesidad» (65).

Esta impresión fue ratificada dos años después por el mismo marqués de la Victoria a Julián de Arriaga. El 27 de mayo de 1755 le escribe dando cuenta de la revista efectuada a la escuela de Artillería de Marina del departamento gaditano, y aunque manifestaba su satisfacción por los progresos alcanzados por los artilleros, señalaba al ministro el principal inconveniente para lograr mayores éxitos en esta materia: «Assi este Cuerpo lograse algun aumento al numero señalado por ordenanza, pues los diferentes destinos de los que le componen, en Navios, Arsenales, Almacenes de Polvora, imposibilitan la asistencia de la mayor parte de los estudios, y exercicios» (66).

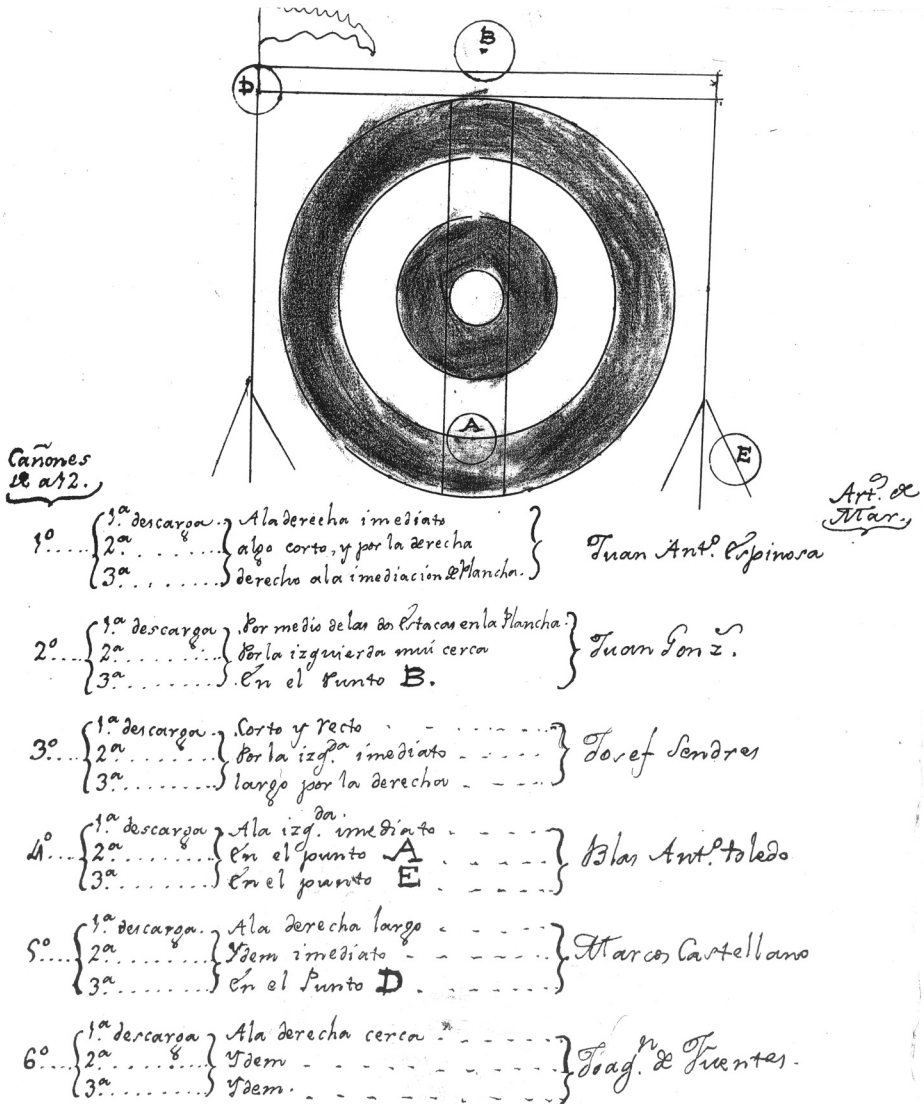
A pesar de las dificultades, los progresos de los artilleros de Marina en su instrucción fueron indudables, como queda demostrado en los resultados obtenidos en los diferentes certámenes y exámenes, que se celebraban prácticamente cada año (67). Buena prueba de su excelente formación es el hecho de que en numerosas ocasiones se pidieron desde el Ejército varios bombarderos y artilleros de Marina para instruir a los propios. Así, en 1770, por ejemplo, el marqués de la Victoria pidió permiso a Arriaga para enviar tres o cuatro bombarderos al capitán general de Cádiz, respondiendo así positivamente a la petición de este, que los requería para instruir al 2.º Batallón del Real Cuerpo de Artillería del Ejército (68). Y, en 1781, Leonardo de la Iglesia, 1.º cabo del Real Cuerpo de Artillería de Marina en Ferrol, obtuvo, tras ser examinado, la plaza de maestro de dibujo y artillería de la Academia de Guardias Marinas en

(65) AGS, Secretaría de Marina, leg. 126. Carta del marqués de la Victoria al marqués de la Ensenada, 5 de junio de 1753.

(66) Ib., carta del marqués de la Victoria a Julián de Arriaga, 27 de mayo de 1755.

(67) A título de ejemplo, las palabras de Francisco Cisneros a Arriaga el 19 de diciembre de 1769, sobre el examen público al que se sometieron las Brigadas de Artillería de Marina de Cartagena: «... el adjunto impreso que acredita la continuada aplicación, con que las Brigadas de este Departamento (...) procuran distinguirse, y han acreditado en el examen publico, que ha presenciado este Comandante General el día 13 del corriente, obteniendo general aplauso, el honor...». AGS, Secretaría de Marina, leg. 127.

(68) Ib., carta del marqués de la Victoria a Arriaga, 26 de octubre de 1770.



A bordo de la Frag. S.ª Sabina 27. de Junio de 1782.

Proque de Sopena

Resultados de las prácticas de las instrucción de los artilleros de Marina en Ferrol en 1782
 (AGS, sec. Marina, leg. 129)

el mismo departamento, y vio cómo se le ascendía además a condestable con aumento de sueldo (69).

En 1784 se aprobó el «Plan de Estudios para las Escuelas del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina en los tres Departamentos, formado por el Comisario General de Artillería D.ⁿ Francisco Xavier Rovira, a consecuencia de R.¹ Orden de 31 de Enero de 1784» (70). Ya se ha señalado antes el acierto de Rovira al proponer la institución de la figura de los ayudantes jóvenes, pieza clave en el futuro desarrollo del cuerpo. Ahora, en cumplimiento de la citada real orden (71), Rovira redactaba el plan de estudios, que en ocho hojas manuscritas indicaba las materias a enseñar en las escuelas de los departamentos: aritmética, geometría elemental, trigonometría, nociones básicas de la fundición de cañones, pirotecnia, bombardería, álgebra, hidráulica, maquinaria, etc. Rovira, comisario general del cuerpo y autor de este plan, fue, según Torrejón Chaves,

«una fuente de ideas para la Artillería de Marina, algunas de las cuales deben resaltarse. Así, la propuesta de utilización en los buques de cureñas sobre correderas, sin ruedas, que girasen horizontalmente; el proyecto que efectuó de construcción de obuses largos para el disparo desde los buques de proyectiles explosivos; y su plan de establecimiento en la Marina Española de cañones de hierro recaramados...» (72).

No es de extrañar, dada la amplitud y excelencia de su formación e instrucción, que el éxito demostrado por los miembros del cuerpo en cuantos exámenes y certámenes participaron llegara a oídos del rey, y que este quisiera demostrar públicamente su gratitud, como consta en la carta que Valdés remitió a Luis de Córdova el 19 de mayo de 1789, que ilustra y resume a la perfección esta realidad:

«Ex.^{mo} S.^{or} = Enterado el Rey con mucha satisfaccion, por la carta de V.E. de 1.^o del corriente núm. 561 de los adelantamientos que en los estudios de teorica y practica, manifestaron los yndividuos del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina de este Departamento en los dias 25 á 29 del pasado, y del esmero con que los Gefes y Maestros procuran su instruccion. Quiere S.M. que de su R.¹ orden les haga saber esta onrra, en premio de los servicios y aplicacion con que se distingue tan util Cuerpo ... Valdes. S.^{or} D.ⁿ Luis de Cordova» (73).

Por último, deseamos señalar que, coincidiendo con el ministerio de Antonio Valdés, se decidió constituir un montepío en favor de las viudas e hijos de

(69) AGS, Secretaría de Marina, leg. 129.

(70) AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1473.

(71) Ib., real orden de 31 de enero de 1784.

(72) TORREJÓN CHAVES, art. cit., p. 309.

(73) AGMAB, Brigadas, Generalidad, leg. 1474. Real orden de 19 de mayo de 1789 en la que se manda dar gracias a los Individuos del R.¹ Cuerpo de Artillería de Marina de los certámenes celebrados.

todos los miembros del Cuerpo de Artillería de Marina, incluyendo a los oficiales de su Estado Mayor. Fue una más de entre las muchas muestras de atención y favor que se prestó por parte del monarca y sus ministros de Marina al Real Cuerpo de Artillería de Marina, que ya a finales de siglo, como señalaba la real orden de 27 de mayo de 1785 que creaba dicho montepío, había destacado por «la honradez, aplicación à las ciencias, y esmero con que ha procurado siempre distinguirse en las acciones de guerra en que se ha hallado...» (74).

(74) AGMAB, Impresos, Reales Órdenes, leg. 2682, 1.

CORTÉS Y EL MAR

Mariano CUESTA DOMINGO
Catedrático de Historia (UCM)

*Si muriese en estos reinos de España, llevad mis huesos
a la Nueva España, a la villa de Coyoacán...(1)*

Resumen

En este trabajo se hace una labor de interpretación de las actividades de Hernán Cortés. Se pone atención especial en sus viajes por mar, el acceso a Mesoamérica, la batalla naval de Tenochtitlan y las exploraciones que impulsó en el Mar del Sur. Sus hechos permiten pensar que se trata de un exitoso «capitán de guerra», prototipo de conquistador pero, en el océano Pacífico, de un frustrado «capitán de mar».

Palabras clave: Hernán Cortés, «quema de las naves», batalla naval de Tenochtitlan, exploraciones en el Pacífico.

Abstract

In this work, the activities of Hernán Cortés are interpreted. Special attention is paid to his sea travels, access to Mesoamerica, the naval battle of Tenochtitlan and the explorations it boosted in the South Sea. His deeds suggest that he is a successful “war captain”, a prototype conqueror, but in the Pacific Ocean a frustrated “sea captain”.

(1) «Primeramente mando que, si muriese en estos reinos de España, mi cuerpo sea puesto y depositado en la iglesia de la parroquia donde estuviere situada la casa donde yo falleciere y que allí esté, en depósito, hasta que sea tiempo y a mi sucesor le parezca de llevar mis huesos a la Nueva España, lo cual yo le encargo y mando que así se haga dentro de diez años, y antes si fuera posible, y que los lleven a la villa de Coyoacán y allí les den tierra en el monasterio de monjas que mando hacer y edificar en la dicha mi villa intitulado de la Concepción, de la Orden de San Francisco, en el enterramiento que en dicho monasterio mando hacer para este efecto, el cual señalo y constituyo por mi enterramiento y de mis sucesores» (comienzo del testamento de Cortés, texto actualizando; cit. en FERNÁNDEZ DOMINGO, 1999, p. 16;) y en una cláusula posterior incluye a su propia madre. El testamento hológrafo fue descubierto en 1927 y hubo un debate sobre su conocimiento desde antes del Congreso de Americanistas de 1910 en México; por aquella época los muralistas abordaron el tema y Cortés era considerado el conquistador peor posible.

Key words: Hernán Cortés, «Burning the ships», Naval battle of Tenochtitlan, Explorations in the Pacific.

PERSONAJES y hechos destacables de la actualidad y de la historia son objeto de debate en escuelas de negocios, academias militares, universidades, grandes empresas... De vez en cuando ponen su atención en personalidades notorias (sean presidentes de gobierno, intelectuales célebres, actores populares, entrenadores de fútbol...), a veces se trata de personajes históricos admirados en su momento o reconocidos en tiempos posteriores (Alejandro, Napoleón...) y en hechos destacados (ejemplos clásicos son las grandes batallas, como Lepanto, Trafalgar, Cartagena de Indias...). Los asistentes a todos esos centros discuten tratando de extraer las enseñanzas que puedan ser de provecho en el ámbito que les es propio, y tales instituciones siguen programando actos de esta índole por más que los ajenos a esos círculos puedan no comprenderlo.

En ocasiones, los acontecimientos dieron lugar a interesantes producciones intelectuales: *Guerra y paz* (Tolstói) o la *Obertura 1812* (Tchaikovsky), por ejemplo. Ambas se inspiraron precisamente en una derrota sufrida por Napoleón, después de su pírrica victoria en Borodínó, que se cobró un tributo de 100.000 muertos. Del mismo modo, podríamos actuar con otra fecha y los personajes o hechos que en ella se produjeron; el tema lo merece, y el año, también (1519). Porque coincidieron acontecimientos importantes en aquel mismo tiempo: la elección de Carlos I como Emperador, la publicación de la *Suma de Geographia* de Fernández de Enciso, la fundación de Panamá, el ajusticiamiento de Balboa, el comienzo de la expedición de Magallanes, el fallecimiento de Leonardo, el inicio de la gran aventura de Cortés... Alguno de ellos, ante la inminencia de su quingentésimo aniversario, está dando mucho juego y no poco juego. Hoy lo hacemos modestamente en un aspecto de uno muy significativo.

El tema propuesto encaja perfectamente en un programa que podría considerarse en lo que antiguamente se denominaba «lección ocasional». Lo es por el año (1519) y lo es, asimismo, tanto por el personaje de referencia como por sus actividades. El conjunto podría simplificarse e intitularse «La conquista que conquistó a su conquistador». No fue el único personaje de la epopeya americana subyugado por el territorio por el que se aventuró. El castúo Pedro de Valdivia, por ejemplo, cantó las maravillas de su conquista con un tinte promocional, se diría ahora. El suyo fue todo un alegato en favor del centro chileno como espacio en el cual todo aquel que quisiera aposentarse hallaría un medio placentero del que dibujó un grato cuadro (2).

(2) «... y para que haga saber a los mercaderes y gentes que se quisieren venir a avecindar, que vengan, porque esta tierra es tal, que para poder vivir en ella y perpetuarse no la hay mejor en el mundo; dígolo porque es muy llana, sanísima, de mucho contento; tiene cuatro meses de invierno, no más, que en ellos, si no es cuando hace cuarto la luna, que llueve un día o dos, todos los demás hacen tan lindos soles, que no hay para qué llegarse al fuego. El verano es

Hernán Cortés

Sin duda es toda una personalidad, a despecho de las diatribas que se le lancen. Hernán Cortés (Medellín, 1485-Castilleja de la Cuesta, 1547) es uno de esos personajes que se estudian porque hizo una demostración de recursos personales en la que reveló su habilidad legalista y su capacidad estratégica, logística y táctica, entre otras cualidades apreciables. Fue y es una figura ensalzada o denigrada, pero nunca ignorada. Héroe para unos, villano para otros, en el tribunal de la historia aparece siempre ocupando el banquillo de los acusados, recibiendo veredictos de condena o absolución a partes iguales. Y lo peor es que puede que todos tengan una parte de razón pero, lamentablemente, no es posible que cualquiera acepte alguna nota de las aportaciones de los demás.



Hernán Cortés

Cortés, inteligente, decidido y trabajador incansable, fue un estudiante inquieto con una ambición natural. Pasó por Salamanca y en Valladolid aprendió escribanía y leyó mucho, hasta que viajó a Indias con poco más de veinte años, cuando ya había consumido un tercio de su vida. El ambiente y las oportunidades le condujeron a La Española (1506) para incorporarse a los hombres de Nicolás de Ovando, ya que su salud no le permitió viajar con el brocense. En aquella isla caribeña y en Cuba desarrolló actividades administrativas y alguna que otra vez ejerció de hombre de acción.

Su imagen es arquetípica del conquistador, efectivamente, pero no hay que ignorar sus otras facetas de explorador, descubridor —aunque posteriores a la de conquistador— y colonizador —organizador y gobernante—. Guerrero de cuerpo entero, fue un maestro en el combate, un «capitán de guerra». Evidenció todo un cúmulo de habilidades, aptitudes y actitudes que le han hecho acreedor merecidamente de un lugar singular en la historia, de tal forma que,

tan templado y corren tan deleitosos aires, que todo el día se puede el hombre andar al sol, que no le es importuno. Es la más abundante de pastos y sementeras, y para darse todo género de ganado y plantas que se puede pintar; mucha y muy linda madera para hacer casas, infinidad otra de leña para el servicio de ellas, y las minas riquísimas de oro, y toda la tierra está llena de ello, y donde quiera que quisieren sacarlo allí hallarán en que sembrar y con qué edificar y agua, leña y yerba para sus ganados, que parece la creó Dios a posta para poderlo tener todo a la mano...». De la carta de Pedro Valdivia al Rey. La Serena, 4 de septiembre de 1545. Es un texto levemente actualizado.

cuanto más se le reprocha, más se le defiende; cuanto más se le glorifica, más se le injuria, particularmente en España y posiblemente también en su Extremadura natal —en alguna publicación aparece como pacense—. Quizá por ello es pertinente recordar aquellos irónicos versos del joven escritor y poeta catalán de fines del siglo XIX Joaquín Bartrina (3): «Oyendo hablar a un hombre, fácil es / acertar dónde vio la luz del sol; / si os alaba Inglaterra, será inglés, / si os habla mal de Prusia, es un francés, / y si habla mal de España, es español».

Pero, más allá de esas notas sobresalientes que adornan al personaje (o con que la han adornado muchos de los que evocan su figura), su eminente faceta de conquistador, por la que es universalmente conocido, no debe impedirnos subrayar otros relevantes aspectos de su personalidad. Existe un antiguo cargo (capitán de mar y guerra) que pervive en algunas marinas europeas y americanas pero ha desaparecido de la Armada española. A Cortés podría otorgársele con plena justificación ese título, aunque se ejercitase con desigual maestría en ambas facetas.

Navigare necesse est...

La expresión de Plutarco (4) ha dado pie a múltiples interpretaciones. Como recordarán, inicialmente hace referencia a Pompeyo (5) en un discurso en el que arengaba a quienes se disponían a aprovisionar a Roma transportando productos por mar. Un temible ventarrón, seguramente lo que ahora se denominaría «viento frescachón», atemorizó a los navegantes que iban a iniciar los viajes, pero Pompeyo embarcó el primero y gritó: *¡navigare necesse est, vivere non necesse!* Desde entonces, esta máxima se ha repetido en multitud de ocasiones, convertida en divisa que, si bien admirables cuando de enardecer a un colectivo se trata, no deja de sorprender cuando se la convierte en norma de conducta personal. Por esa singular senda transitan dos émulos de Plutarco: Juvenal (6) (conminando al buen soldado «a tener por infamia suprema preferir la vida al honor y para salvar la vida perder la razón de vivir») y Fernando Pessoa (7) (que en un poema, quinto verso, afirma: «Vivir no es necesario, lo que es necesario es crear»); lo hace en un canto al deseo de gloria colectiva por encima de la vida).

No han sido muchos los hombres de tierra adentro a quienes, a lo largo de los siglos, los meandros del destino llevaran a jugar un papel destacado en la mar, por más alguno, en irónico contraste, ostentara el título de almirante nada menos, como aquel famoso prócer cuyo panorama náutico y, por lo tanto, su

(3) Encuadrado en el realismo (Reus, 1850-Barcelona, 1890).

(4) Lucio, biógrafo y ensayista (46-120).

(5) Cneo Pompeyo Magno (106-87 a.C.).

(6) Decimo Junio Juvenal, poeta satírico (Aquino, 60-Roma, 128).

(7) Lisboa, 1888-1925.

navegación infantil no pudo ser más que sobre un río que se llama nada menos que Sequillo); incluso sucedió a nivel especulativo o de gabinete (Martín Cortés, de Bujaraloz, sin relación alguna con el conquistador ni con su padre ni con dos de sus once hijos) e incluso a nivel experimental (Porter Casanate, también zaragozano), por poner algún ejemplo. Siempre sin olvidar jamás que el barco era considerado la más ingeniosa y avanzada máquina, pero también la de manejo más complicado. El refranero marinerero es muy ilustrativo al respecto, ya que menciona todas las facetas que atañen al marinerero, al mar y a la nave, y ya decía Don Quijote a Sancho que no hay refrán que no sea verdadero. Y es precisamente Alonso Quijano quien se admira al ver el mar por primera vez en Barcelona, y Cervantes lo expresa con su humor característico: «Tendieron don Quijote y Sancho la vista por todas partes: vieron el mar, hasta entonces dellos no visto; parecióles espaciosísimo y largo, harto más que las lagunas de Ruidera que en la Mancha habían visto; vieron galeras...» (8).

Pero ¿qué tiene esto que ver con Cortés y el mar? La mar es bella e ingrata, puede ser atractiva y aterradora; y en cualquier caso, es el medio por el que hubieron necesariamente de moverse cuantos iban a las Indias. Podía ser un ámbito terrorífico e ignorado, pero todos se enfrentaron a él cuando convino a sus planes. En todos los pasajeros a Indias, el mar se mostraba como necesidad, y el barco, como instrumento. Pero ¿qué rol jugó Cortés en la mar o en la navegación, que no es lo mismo? Cuando se habla de Hernán Cortés se piensa en el paradigma de conquista (del mundo azteca) o en un explorador alocado (de las Hibueras); en un consumado donjuán compañero de correrías del gobernador Diego Velázquez, o en su relación con doña Marina o como un malvado guerrero pintado por los grandes muralistas que está unido al imaginario de Cuauhtémoc o de un consumado diplomático entre las naciones indias de Mesoamérica o de un hábil luchador frente a Pánfilo de Narváez y los hombres de Diego Velázquez, que le había nombrado, o también, finalmente, es visto como un inteligente político para hacerse perdonar y luego premiar por Carlos I. Pues, además de todo ello, tuvo que enfrentarse al mar y tomar decisiones importantes cuyo resultado difiere del obtenido en tierra firme; es preciso subrayar las que muestran especiales características, problemática, repercusiones y valoración del personaje.

Cortés compatibilizó la exploración con los descubrimientos; y si en lo primero se mostró como un consumado jefe guerrero, en los segundos no dejó de ofrecer una actitud decidida y una insuperable capacidad innata. Supo conjugar dos elementos capitales del mando (el riesgo y la prudencia) para salir triunfante de una empresa que podía preverse poco honrosa para su persona, para un capitán, y se mostró insólita.

(8) *Don Quijote*, 2.^a parte, cap. LXI.

«Actuaréis como más al servicio convenga»

El protagonista no era un avezado *baquiano* como Balboa. Su hoja de servicios muestra una ligera práctica conquistadora en las islas de Santo Domingo y en la Cuba del gobernador Velázquez (1511). En la mayor de las islas Antillas trabajó, hizo negocios y, sucesivamente, trabó amistad y llegó a tener gran hostilidad con el mismo gobernador, contrajo matrimonio y preparó su particular aventura. Fue capaz de hacerse con la dirección de la tercera empresa que progresaba hacia el continente —tras los ensayos audaces de Hernández de Córdoba (1517) y Juan de Grijalva (1518)—. Supo cortar amarras con el gobernador que le había nombrado, como *capitán de guerra* (parafraseando al cargo naval) fue capaz de superar todas las contingencias que se le presentaron, dominar un gran territorio y un poderoso imperio, reordenar todo un complejo mundo..., y aún tuvo tiempo para trazar y ejecutar, como *capitán de mar*, otras empresas de descubrimiento en el Pacífico tras lograr el reconocimiento de la Corona y obtener premios portentosos, como el marquesado del Valle de Oaxaca, que no era baladí (9).

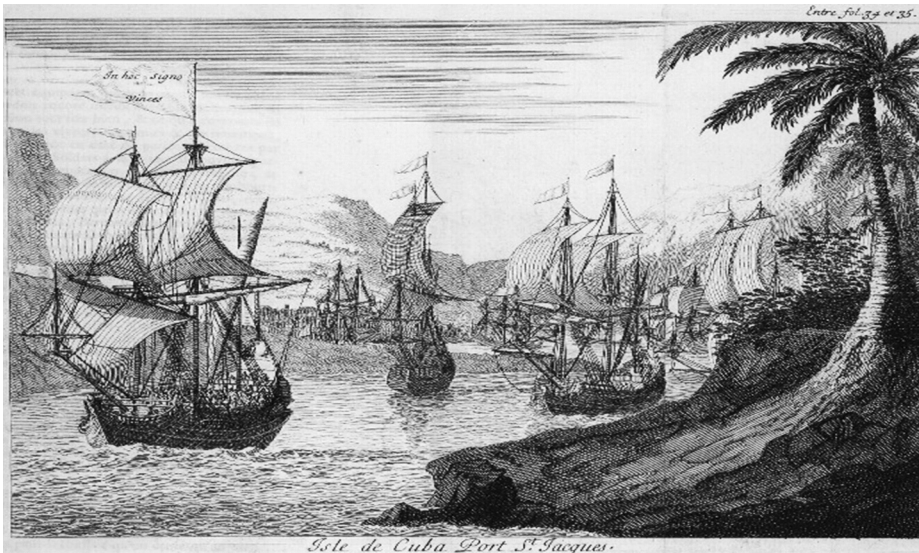
Con unos recursos muy escasos en principio, y unas pocas certezas sobre naufragos refugiados en aquella latitud continental, montó un proyecto cuidando lo fundamental y promocionar su persona (comenzando por cuidar su imagen...) para proclamar su empresa y, según los usos, pedir su enganche a la gente; pero, por otra parte, atendiendo al detalle las cuestiones legales como se muestra en las *instrucciones* (10) y, lo que no es superfluo, dejando lagunas que pudieran ser oportunamente explotadas en beneficio de los capitulantes e incorporando un párrafo que siempre es arma de doble filo que tiraniza al jefe: «Actuaréis como más al servicio de Dios Nuestro Señor y de sus Altezas convenga». De alguna forma se estimulaba la capacidad de iniciativa inherente al mando, con lo que conlleva de la necesaria prudencia, a la par que asumiendo el imprescindible riesgo que permita salir airoso ante intereses superiores; el equilibrio entre estos elementos es clave para el *cursus honorum* de un buen capitán.

Cortés apresuró la partida y la flota abandonó las costas de Cuba (10 de febrero de 1519). Aquella armada estaba formada por 11 naves, con 518 enrolados, 110 tripulantes, además de 200 auxiliares indios y negros; algunos de los partícipes eran expertos baquianos y tuvieron una presencia destacada (11) (uno de ellos, piloto, fue particularmente importante; era Antón Alaminos,

(9) Recuérdese que le fue otorgado por Carlos I (20 de julio de 1529) y abarcaba un territorio que, más allá de lo que le da su nombre, actualmente abarca espacios pertenecientes a varios estados mexicanos; entonces tenía 23.000 vasallos.

(10) Debería recuperar seis cautivos de anteriores expediciones, explorar la tierra e informarse sobre los habitantes, la naturaleza y las minas, «verificando si había gentes con orejas grandes y anchas y otros que tienen las caras de perros y dónde hay Amazonas». El medievalismo y la conquista son temas apreciados.

(11) Alonso Hernández Portocarrero, Alonso Dávila, Diego de Ordás, Francisco de Montejo, Francisco Morla, Francisco Saucedo, Juan Escalante, Juan Velázquez de León, Cristóbal de Olid, Gonzalo Sandoval y Pedro Alvarado...



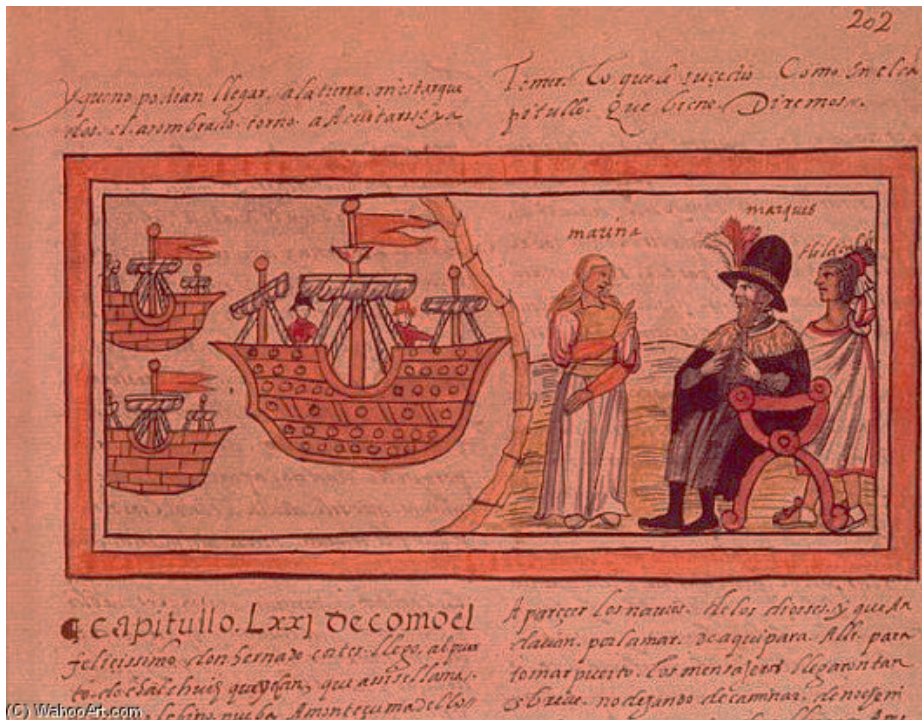
Isla de Cuba. Partida desde Santiago

experto, práctico en toda su extensión). Portaban 32 caballos, 10 cañones de bronce y 4 falconetes. Naturalmente llevaban provisiones, productos para rescate u obsequio (la estiba jugaría un papel importante). En síntesis, la experiencia náutica de Cortés hasta abril de 1519 no era mayor que la de cualquier pasajero a Indias, en un observador perspicaz y que supiera aprovechar sus habilidades y otras dotes.

El miedo como factor de cohesión

Navegando por aguas conocidas, la expedición de Cortés arribó a tierras mayas y superó algunos ataques. Victoriosos, con apoyo indígena, supieron de la existencia de un español (Gonzalo Guerrero) que prefirió seguir con su familia maya en vez de regresar con ellos; también recuperaron a otro (Jerónimo de Aguilar) y recibieron regalos tales como oro, mantas y veinte mujeres, unas indias que, a los ojos de los europeos, recibían a título de obsequio pero, en la consideración de las mayas, tenían el carácter de alianza matrimonial. Aguilar y una de las indias maya (Malinali, doña Marina o Malinche) se convirtieron en excelentes intérpretes, colaboradores afectos para resolver momentos comprometidos, críticos, de la empresa.

Tras un recorrido litoral de ambiente húmedo y vegetación exuberante dejaron paso a otro medio árido; se hallaron en Ulúa (21 de abril de 1519). Fue el espacio donde tuvo lugar una demostración de *legalismo* que condujo a



Protagonismo del mar

la ruptura con el gobernador del que dependía, a obtener el mando directo de la empresa; se ponía entre la *espada* (Velázquez, en cuanto mal enemigo a retaguardia o la justicia del Rey) y la *pared* (exponerse a un fracaso ante poderosos enemigos mesoamericanos). Al menos, y era mucho (he ahí la diplomacia), supo ganar el apoyo de los totonaca de Cempoala, que lo serían en tanto en cuanto los españoles les fueran útiles frente a los aztecas.

A lo hecho, pecho. Únicamente quedaba afrontar una salida, una huida hacia delante. Era ejecutar una conquista en toda regla, consecuente, voluntaria, tenaz, con exigencia de superación de situaciones sin margen de error. La alternativa era su desaparición en Mesoamérica, literalmente deglutido por el populoso mundo indígena o por un verdadero ejército azteca, o su ejecución, probablemente, en Cuba o España.

Conociendo el resultado, cabe plantear un interrogante: la actuación del líder ¿fue modélica para una empresa moderna?, ¿puede ser considerada paradigmática para un militar, cualquiera que sea su graduación y su época? Posiblemente. Pero allí, entonces, no había militares europeos, por más que alguno fuera verdadero marino. Cortés, ni lo uno ni lo otro.

La aventura prosiguió con el manejo de buenas dosis de táctica y estrategia en una ruta seleccionada antes en función de las posibilidades que ofrecía que

de la facilidad de cumplimiento de su misión; primero había sido el territorio totonaca y su capital, Cempoala, donde brilló la diplomacia y la estrategia, donde se estableció la gran base logística, fundamental, para su empresa.

En cuanto a lo naval, había sido hasta entonces sencillamente instrumento de su empresa. Los pasos náuticos siguientes, como los anteriores, estuvieron marcados asimismo por su carácter puramente utilitario: si primero fue la llegada a las Indias, en esta ocasión era la arribada a tierra continental anteriormente descubierta por los protagonistas que le precedieron, la llegada de una nave procedente de Cuba (Francisco Sancho) con información sobre el nombramiento de Velázquez como adelantado, con facultad para rescatar y poblar; esto último fue el aldabonazo que condujo al personaje a reaccionar con presteza mediante el envío de un barco que llevara regalos e informes al rey, buscando perdón y premios.

Efectivamente, una siguiente actividad náutica, aunque fuera complementaria, vino dada por el envío a la corte de la *Nuestra Señora de la Concepción*. Hernán Cortés lo eligió para que tripulara la nave que llevaba el informe de lo acaecido hasta la fecha (26, julio, 1519, lo que se conoce como su *Primera carta de relación*) y los regalos, algunos para su padre y otros, exóticos, para el rey. Antón Alaminos, piloto notable (12), debía evitar cualquier escala que pudiera alertar al gobernador Velázquez; sin embargo Montejo, estanciero en Marién, ofreció su propiedad para hacer aguada y carnaje ante la larga travesía que iniciaban. Diego Velázquez se enteró pronto y movilizó a sus gentes en Cuba y en la Península. Ya era tarde. La travesía organizada por Cortés fue interesante, también desde el punto de vista náutico, trazaba la línea clásica de retorno desde América por el Atlántico norte.

Pero simultáneamente tuvo lugar una escena que ha pasado a la leyenda. No había margen para rectificaciones. El miedo sería un factor de cohesión y significaba cortar cualquier posibilidad de defeción o traición. Ante la división de sus hombres, la amenaza del gobernador, que les cortaba una retirada no deseada, además del inevitable castigo del rey, solamente quedaba la supervivencia: alianza con totonacas, enfrentamiento con sus enemigos aztecas y triunfo; los aliados no lo serían en la derrota. Inmediatamente ejecutar un arriesgado mecanismo estratégico: la *quema de las naves* porque, como recordaba un célebre soldado de su hueste, «él [Cortés] quiso en todo remedar a Alejandro Magno» (DÍAZ DEL CASTILLO, 1982, I, p. 456).

Así fue. Los barcos, vaciados de lo que pudiera tener algún uso posterior, fueron dados al través; así lo anota un texto testifical: «que de todos los navíos se sacasen las anclas, cables, velas y lo que dentro tenían de que se pudiesen aprovechar, y que diese con todos ellos al través, que no quedasen más de los bateses; e que los pilotos e maestros viejos marineros que no eran buenos para ir a la guerra, que se quedasen en la villa, y con los chinchorros que tuviesen

(12) Lo había sido de las tres expediciones que desde Cuba fueron al descubrimiento de lo que estaba por ser la Nueva España. Lo fue con Francisco Hernández de Córdoba, Juan de Grijalva y, después, de Francisco Montejo.



Versión de la «quema de las naves» (Museo de América, Madrid)

cargo de pescar» (DÍAZ DEL CASTILLO, 1982, I, pp. 109-110), y Cortés ofreció «un razonamiento», pronunció una arenga, renovando la expresión de aquel rey macedonio.

El grueso de los expedicionarios, los que permanecieron en Cempoala, se internaron en el interior continental (16 agosto 1519). Prosiguieron con la ayuda de un millar de *tamemes* (porteadores) y cuarenta indios principales (bajo la figura de guías o de rehenes). La ruta fue cumplida de forma que su paso pudiera ser menos gravoso (divididos en tercios). Ascendieron hacia Jalapa y se internaron rumbo a Tlaxcala, la clave de la conquista. En aquella nación, Cortés hubo de aprovechar la información, desarrollar la capacidad de observación y poner sobre el tablero todas los medios estratégicos y tácticos posibles.

El avance prosiguió hacia Cholula, donde la entrada les puso a nivel de indefensión y atendiendo los oportunos informes tuvieron que ejecutar una acción cruenta de supervivencia e, inmediatamente, entrar en Tenochtitlan (8 de noviembre de 1519). Fue espectacular pero también asombroso y atemorizador. La inseguridad era manifiesta, superarlo sería un reto bien conocido.

La crisis detonó con prontitud y produjo un efecto catártico: Moctezuma, insistiendo en su rechazo a los entremetidos y para facilitarles una salida que deseaba fervientemente, informó a Cortés de la llegada a la costa de una gran armada española; era la de Pánfilo de Narváez (18 naves y más de 800 hombres), que llegaba contra él. Por otra parte, se había advertido la presencia de abundantes armas de calidad durante una ascensión al *teocalli*, se percibía el malestar de la población azteca por la presencia de aquel grupo incrustado en su centro neurálgico, se había esfumado el valor mítico del personaje y hasta se había desarrollado un deseo de capturarlo.

El problema fue complicándose hasta concluir en una rebelión general, que cercó a los españoles aislándolos en una ciudad insular, muy alejada de un



Imagen de Tenochtitlan en el Mapa de Nuremberg

centro propio que pudiera ayudarles, y acompañados de una multitud de indios aliados. Todo concluyó con una huida, a la desesperada, de la capital hacia Tierra Firme. Fue la conocida como «noche triste».

La batalla de Tenochtitlan

La situación era crítica; la eventual superioridad anteriormente lograda se había esfumado. Los aztecas sumaron, contando con la colaboración de sus aliados, unos efectivos que han sido cuantificados de forma variable (entre 100.000 y 200.000 hombres) (13). Las estimaciones de Hernán Cortés fueron

(13) «Dice la historia que murieron veinte mil en esta batalla: siempre se habla por mayor en semejantes casos; y quien se persuadiese a que pasaba de doscientos mil hombres el ejército

que los conquistadores españoles, junto con sus aliados tlaxcaltecas, texcocanos, huejotzincos, chalcas, cholultecos y demás coligados, mataron a más de 40.000 mexicas durante las últimas jornadas. A comienzos de julio (1520) la Triple Alianza y sus adeptos atacaron al grupo que capitaneaba Cortés, que se hallaba debilitado por las bajas, carente de cualquier auxilio añadido y atemorizado por la táctica indígena —captura y posterior sacrificio, como recordaba, pasados los años, el viejo Díaz del Castillo—. Solamente adquiriendo un nivel de supremacía podía asegurarse la conservación de la vida.



Tenochtitlan-México en el *Islario* de Santa Cruz

Cortés y sus gentes (unos 7.000), provistos con materiales para improvisar puentes, escaparon de Tenochtitlan por la calzada más corta (la de Tlacopán). Llevaban elementos simples para la colocación de pasarelas. Descubiertos en el canal de los toltecas, se produjo una lucha encarnizada y una merma considerable de efectivos: muchos murieron, otros fueron heridos, perdieron caballos, el tesoro y todos los materiales; numerosos tlaxcaltecas y españoles fueron capturados y, después, sacrificados. El recuerdo aterrorizaba a los supervivientes. Bernal, transcurridos muchos años, lo recordaba aún con pavor.

En campo abierto (Otumba) se encontraron unos 450 españoles prácticamente armados con artefactos indígenas y dos ejércitos multitudinarios radicalmente enfrentados. La táctica de Cortés, decisiva y arriesgada, considerando la repercusión psicológica en sus enemigos, fue concentrar el ataque sobre el portaestandarte o alférez azteca. Agrupó a los que más confianza le ofrecían con las armas, Diego de Ordás (al mando general) para, con Cristóbal de Olid, Gonzalo Domínguez, Gonzalo de Sandoval y Juan de Salamanca, lanzarse sobre aquel alférez y aprehender sus insignias (14), descomponiendo el orden enemigo de combate (el éxito de Otumba bien pudo servir de modelo para la actuación de Pizarro en Cajamarca).

vencido, hallará menos disonancia en la desproporción del primer número». SOLÍS Y RIVADENEYRA, 1996, p. 267.

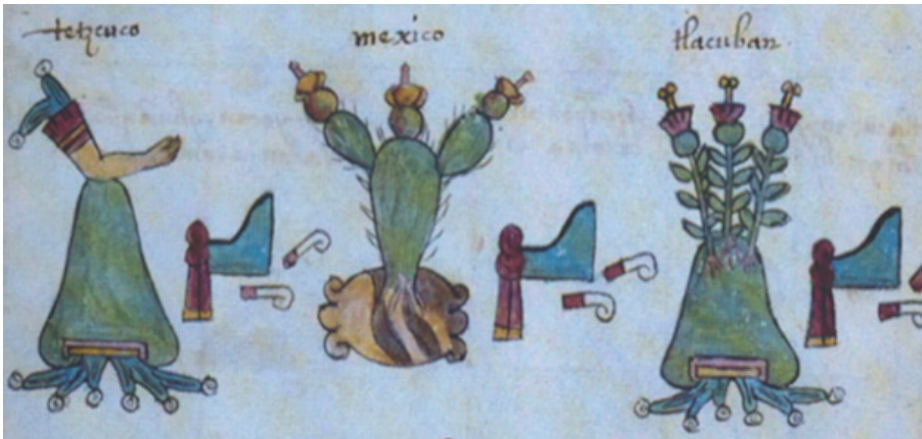
(14) «Llevaban a la guerra los más ricos vestidos y joyas que tenían. El capitán general, vestido ricamente, con una devisa de plumas sobre la cabeza, estaba en mitad del ejército, sentado en unas andas, sobre los hombros de caballeros principales; la guarnición que alrededor tenía era de los más fuertes y más señalados; tenían tanta cuenta con la bandera y estandarte, que, mientras la veían levantada, peleaban, y si estaba caída, como hombres vencidos, cada uno iba por su parte». CERVANTES DE SALAZAR, 2008, p. 66.



Versión de la batalla de Otumba

La Triple Alianza (Tenochtitlan, Tacuba y Texcoco) participó en aquella famosa batalla con una cantidad abultada aunque, insistimos, no definitivamente aceptada (15). Cortés capitaneaba a 500 hombres más 20 jinetes, 12 ballesteros y 7 arcabuceros españoles, a los que hay que sumar unos 800 guerreros tlaxcaltecas, más los últimos aliados incorporados, que no fueron pocos (también se mencionan 25.000). Las cifras oscilan en función del informante, pero siempre se habla de cantidades considerables de indios que, aunque puedan ser tachadas de exageradas, no dejan de ser formidables. Tanto Cortés como Ixtlilxochitl hicieron alarde. Se calcularon unos efectivos de 200.000 hombres de guerra y 50.000 labradores para obras, con lo que, sumando los aliados, se alcanzó un número de 300.000

(15) Varios cronistas ofrecen su visión; algunos ejemplos: «... todos dimos muchas gracias a Dios que escapamos de tan gran multitud de gente» (DÍAZ DEL CASTILLO, 2007, p. 260); «... y así caminando llegamos a vista de un cerro y vimos los campos de Guautitlan y Otumba todos llenos de gente de guerra, los cuales nos pusieron gran temor y espanto» (AGUILAR, 2003, p. 186); «... y así, no se pasó de día, de más de diez o doce que tardamos en llegar a Tlaxcala, que no hubiese gran número de gente sobre nosotros, que muchos días nos tuviesen cercados y a punto de ser perdidos y muertos todos» (VÁZQUEZ DE TAPIA, 2003, p. 140).



Triple Alianza

(incluidos 50.000 remeros de las 16.000 canoas que apoyaban a los bergantines) (16).

De ellos murieron sesenta españoles y un número indeterminado de indios amigos; por parte de Tenochtitlan las bajas fueron muy cuantiosas, como decía Cortés «porque eran tantos, que los unos a los otros se estorbaban que no podían pelear ni huir». (CORTÉS, 2003, pp. 173-174).

Superado el trance de Otumba, españoles y tlaxcaltecas arrastraron su frustración hasta lograr un refugio. Tuvieron la oportunidad de guarecerse en Tlaxcala, donde pudieron descansar, restablecerse, alimentarse, rehacerse y planificar. Sobre todo, pudieron afianzar una alianza que resultó inquebrantable por el interés de supervivencia de ambas partes. Durante veinte días, los hombres de Cortés y sus aliados descansaron y pidieron la artillería y armamento que habían dejado en Veracruz. Inmediatamente, los conquistadores reanudaron sus actividades guerreras, que tuvieron una duración superior a un año.

A finales de julio de 1520 arrancó la actividad y, en octubre, el carpintero Martín López comenzó a construir los trece bergantines mencionados, que serían botados en el lago de Tezcoco (HERRERA, 1991, II, p. 241), a los que había que añadir las citadas 16.000 canoas, tripuladas por remeros que, además de apoyar, podían proteger y complementar a los bergantines. En el primer trimestre de 1521, Cortés, con las últimas y cuantiosas incorporaciones indígenas, procedió a cortar el acueducto que abastecía a la capital y comenzó el sitio por tierra y agua.

La capital fue tomada una vez capturado Cuauhtemoc por el pacense García Holguín cuando trataba de salir en una canoa (13 de agosto de 1521);

(16) Cortés (2003, pp. 115-202) efectuó una nueva aportación de datos en la tercera carta de relación (Coyoacán, 15 de mayo de 1522) cuando relató los sucesos que ocurrieron entre la huida de Tenochtitlan y la reconquista de la capital.



La Gran Tenochtitlan, capital del imperio mexica, cae ante las tropas de Hernán Cortés, 13 de agosto de 1521. (Foto: Presidencia de México@PresidenciaMX)

se ponía fin a los dos últimos meses de hostigamiento, asaltos navales, falta de alimentos, especialmente de agua y, principalmente, a las epidemias. De tal manera fue reconquistada la ciudad de México-Tenochtitlan, a costa de la vida de cincuenta españoles, seis caballos y no muchos indios aliados. Respecto a los enemigos, las pérdidas ascendieron a 100.000 hombres, sin contar aquellos a los que mató el hambre y la «pestilencia» (17).

El «éxito de la conquista» ha sido atribuido con frecuencia al grupo español, pero no habría sido posible sin la aportación de sus aliados, sin la cual los hispánicos no hubieran tenido ninguna opción. Es evidente que la capacidad para percibir lo que de recomendable podía aprovecharse del contrario fue equivalente entre los pueblos contendientes; Cortés supo servirse de la oportunidad que los indios aliados le ofrecían. Como notas para un primer balance podría mencionarse el olvido de la presumible divinidad de los arribados (18); tampoco se da mayor importancia al uso del copal ante ellos. Las

(17) La pestilencia, *cocoliztli*, en México, posiblemente era una salmonela (la nueva explicación es tentadora), que actuaba con una virulencia superior a la viruela, al sarampión, al tifus o a las paperas; producía fiebre alta, dolores estomacales, diarrea, sangrado, ictericia... Su tasa de mortalidad era muy grande con porcentajes de decesos que oscilaban entre el 80 por 100 en una primera epidemia y el 45 % en posteriores brotes durante el siglo XVI. La muerte se producía en tres o cuatro días (*El País digital*, 15 de enero de 2018).

(18) El carácter de deidad se vio pronto anulada tanto por verificaciones acerca de su inmortalidad con resultados funestos para los españoles (morían y tenían una anatomía igual

armas foráneas no eran óptimas en escenarios indianos, y los españoles adoptaron, por ejemplo, la cota de algodón (19), muy resistente a las flechas y macanas que tan bien defendían de las estocadas de las espadas que se embutían y embotaban o entorpecían en su fibra (20). En todo caso, el combate en sí mismo no fue el acto concluyente; en él, la táctica de indios y españoles jugó un papel más decisivo que las actuaciones personales; los indios, porque el objetivo personal deseable era la captura de prisioneros; para los españoles, la supervivencia.

La hueste era conocedora de las críticas que se le hacían, de las grandes matanzas que se le atribuían. Transcurridos cuarenta años desde los acontecimientos, hacia 1568, cuando se concluyó la escritura de la *Verdadera historia de la conquista*, recordando

los hechos y conociendo las valoraciones que se habían ido haciendo de ellos, Díaz del Castillo (I, p. 35), irritado por lo que había leído en Gómara e Illescas, calificó las palabras de esos autores como groseras y sin primor y de que no hablan de lo que pasó en la Nueva España... Tanto les daba poner 80.000 como 8.000, de aquellas matanzas... y se pregunta «cómo tenían tanto atrevimiento y osadía de escribir tan vicioso y sin verdad, pues que sabemos que la verdad es cosa bendita y sagrada». Bernal no puede ser más duro al juzgar al panegirista



García Holguín captura a Cuauhtemoc. MAM

que ellos) o gratos (nueve meses después del encuentro con las indias nacían unos preciosos niños iguales que los suyos, lo que tampoco era una novedad en algunos territorios, como lo demuestra la primera familia hispanomaya de Gonzalo Guerrero). El profesor Rojas afirma que la interpretación formulada de que los españoles eran tenidos por *teules* (dioses), fue un error de interpretación originado al derivarlo del concepto *teotl* (dios) en vez de hacerlo proceder de *tecutli* o *tecuhtli* (señor, cacique).

(19) «Todos llevábamos armas de algodón» (DÍAZ DEL CASTILLO, 1982, I, p. 22).

(20) Lanzas y lazos, macanas, porras, hachas y otras maderas tan duras como el metal, que ni flotan (guayacán, chonta); con cabeza de piedra estrellada con punta de metal trabajada en formas de aristas puntiagudas extraordinariamente contundentes por su magnitud, peso, fuerza centrífuga; espadas con filos dentados, hondas, canoas. Tenían un entrenamiento frecuente, gladiatorio o “florido”, perfecto también como entrenamiento para en combate y suficiente para anular a los españoles (CUESTA, 2018). Los indígenas eran muy efectivos con sus armas, podían cortar -quizá hiperbólicamente- la cabeza de una yegua de un solo tajo (DÍAZ DEL CASTILLO, I, p. 121) y los cronistas no dejaban de encomiar la excelencia de los arqueros Cuando los indios fueron aliados, fabricaron flechas de excelente calidad con gran rapidez (8.000/pueblo), unas 50.000, dice Bernal (DÍAZ DEL CASTILLO, I, p. 362).

de Cortés: más bien le parece que Gómara fue aficionado a hablar tan loablemente del capitán Cortés y tenemos por cierto que le «untaron las manos», conclusión que alcanza por los apoyos que tuvo y porque nunca rectificó. Y todas estas afirmaciones quedan reforzadas por las expresiones que incluye en el preámbulo a su obra, por cuanto se reconoce como no latino e ignorante del arte de marear y que escribe en respuesta «de lo que han dicho (...) personas que no alcanzaron a saber ni lo vieron ni tener noticia verdadera (...) salvo hablar a sabor de su paladar» (21). En el Nuevo Mundo no había términos análogos a los del Viejo en cuanto a militares y guerra. En las Indias se formaron grupos, *gente*, voluntarios que por lo general se enrolaban por lo que duraba una campaña, fuerza de tipo espontáneo, improvisado, compuesta de gente con capacidad de iniciativa y a sus propias expensas, que no respondían al perfil castrense ni de instrucción, estrategia, táctica, contractual o formal. En cualquier caso, fueron el germen de los militares en América (Cuesta, 2014).

La ambición no tiene límites, el poder tampoco. Nuevos horizontes

Establecido el poder en México-Tenochtitlan, se procedió a gobernar, legislar y colonizar, también a conocer y asimismo a ampliar horizontes geográficos, a descubrir, a explorar, a colonizar. Fue la cimentación y primera construcción de la Nueva España de forma radial, desde el centro del Anáhuac hacia la periferia, con el afán de «saber los secretos de la tierra» y, también, del mar (Cortés, 2003). Y en ese sistema hizo acto de aparición en el teatro de operaciones un nuevo escenario: el océano Pacífico, un inmenso mar en el cual Hernán Cortés ejerció sus facultades a instancias de la Corona, del poder, y por propia iniciativa, ambición (PORTILLO, 1982, y LEÓN-PORTILLA, 1985).

Balboa y Alvares habían abierto sendas ventanas al Mar del Sur en 1513 (aquel por el oriente, este por el occidente del océano) (22); los españoles, cara al nuevo mar; los portugueses, de espaldas a este. En 1519 Magallanes había capitaneado una expedición que halló el «Paso», cruzó el océano Pacífico y alcanzó las islas Filipinas donde, por metomentodo, halló la muerte (27 de abril de 1521). Las vicisitudes de la armada, su dispersión y demás incidencias

(21) Díaz del Castillo (1982, I, p. 34) también menciona las armas en su capítulo cuarto y, posteriormente, dice: «Pues de aquellas matanzas que dicen que hacíamos, siendo nosotros cuatrocientos y cincuenta soldados los que andábamos en la guerra, harto teníamos que defendernos no nos matasen y nos llevasen de vencida, que aunque estuvieran los indios atados, no hiciéramos tantas muertes, en especial que tenían sus armas de algodón, que les cubrían el cuerpo, y arcos, saetas, rodela, lanzas grandes, espadas de navajas de como a dos manos, que cortan más que nuestras espadas, y muy denodados guerreros».

(22) En una rara casualidad, Vasco Núñez de Balboa se asomó al Mar del Sur en el golfo de San Miguel, cerca de las islas de las Perlas. Jorge Alvares, desde Malaca, alcanzó la isla de Lintin (Nei Lingding, en el río de las Perlas, en la China Ming, entre Macao y Hong Kong). CUESTA, 2013, p. 51.

condujeron a que una sola de las naves, la *Victoria*, retornara a Sanlúcar de Barrameda tras una dura navegación por otra vía más difícil desde el punto de vista náutico y desde el político. La otra nave restante pero maltrecha, la *Trinidad*, emprendía un dificultoso viaje por el Pacífico norte rumbo al Nuevo Mundo. Pasó por las islas Marianas y alcanzó los 42° N, pero «mejor navega el que tiene buen viento que quien rema con mucho aliento», reza un dicho marinerero; sus tripulantes no tuvieron más alternativa para sobrevivir que regresar a las islas Molucas. En la Especiería fueron capturados por los portugueses.

El penoso pero nada despreciable éxito de la *Victoria* hizo que Carlos I, rompiendo el monopolio de la casa sevillana, erigiera otra específica: la de Contratación de la Especiería de La Coruña (CUESTA, 2009), y desde esta su sede organizó una lucida flota (siete naves) a las órdenes de frey García Jofre de Loaysa (1525). Sufrieron dificultades análogas a las que soportaron Magallanes y Elcano; inútilmente por cuanto el tratado de Zaragoza (22 de abril de 1529) ponía fin a la tensión hispano-portuguesa por la Especiería.

Cortés, por su parte, tuvo información privilegiada sobre la costa pacífica mejicana y pensó en, primero, ensanchar los reinos de Carlos I, serían todos los que circundaban del llamado «lago español», hasta hacer del rey un verdadero monarca universal; y, en segundo lugar, en buscar otro «Paso», del Pacífico al Atlántico (las posibilidades no se descartaron en mucho tiempo). El propio rey impulsó su atención sobre la Especiería.

Expediciones al Oriente

Carlos I envió la flotilla de Sebastián Caboto (23) en socorro de los que habían quedado en las Molucas procedentes de la expedición de Magallanes, y para reafirmar su interés por la región. Caboto no llegó a sobrepasar aguas atlánticas. Pero lo que aquí interesa es que el rey escribió a Cortés (26 de junio de 1526) ordenándole que despachase una flota por el Mar del Sur hasta las islas Molucas para hallar a los supervivientes de las sucesivas escuadras.

He aquí la primera expedición cortesiana al Pacífico, una región neohispana que había sido descubierta y tomada en posesión en aquellas latitudes (1522). Cortés informaba al rey (*Tercera carta de relación*) de que en astilleros de aquella costa estaba construyendo cuatro bergantines (15 de mayo de 1522) (24).

(23) Caboto penetró por el Río de la Plata hasta el río Pilcomayo (adonde había llegado otro explorador, Alejo García, por tierra en 1524) y sus hombres establecieron algunos asentamientos en la fachada norte de aquella desembocadura inmensa y, después, al sur. A su regreso a España fue condenado por abandono (1532) pero, perdonado, siguió a Sevilla, en la que permaneció como piloto mayor hasta 1547; entonces regresó a Inglaterra, donde obtuvo beneficios.

(24) El bergantín, surgido en el siglo XVI, es una nave de dos palos y una vela redonda. En la documentación americanista aparece a menudo el término, atribuyéndolo de forma genérica a una embarcación que, con frecuencia, y sobre todo en los ríos, no se ajusta a una definición ortodoxa.

En cumplimiento del real mandado fue organizada la bien documentada (25) expedición de Álvaro de Saavedra Cerón (26); entre las instrucciones que llevaba se hallan, además de la recuperación de los supervivientes, la conquista de las fortalezas que tenían los portugueses en la isla de Ternate, averiguar dónde estaban las mejores y más abundantes especias e indagar cómo se cultivaban las plantas productoras y traer algunos ejemplares a Nueva España para proceder a su aclimatación y producción allí (CORTÉS, 2003).

Saavedra partió desde Ziguatanejo (Zacatula) con dos naos y un bergantín (31 de octubre de 1527); navegando por el paralelo 11, la «Florida» llegó a Mindanao y en el trayecto entre Filipinas y Molucas pudo rescatar a tres tripulantes de expediciones precedentes y, una vez reavitualladas, pusieron rumbo a Nueva España en un segundo ensayo de cruzar el océano en dirección oeste-este (14 de julio de 1528). Dos tanteos y ocho meses de esfuerzos no fueron suficientes para establecer aquella ruta. De vuelta a las islas Molucas, los supervivientes se rindieron a los portugueses; por entonces se firmaba el tratado de Zaragoza (CUESTA, 1995).

Expediciones promocionadas por el propio Hernán Cortés

Durante sus dos entrevistas con Carlos I, Cortés obtuvo el marquesado del Valle de Oaxaca y una capitulación para «descubrir, conquistar y poblar cualesquier isla que hay en la mar del Sur de la Nueva España, que estén en su paraje y todas las que hallades hacia el poniente, o siendo en el paraje de las tierras en que hoy hay proveidos gobernadores...», de las cuales sería nombrado gobernador y alguacil mayor (CODOIN, XII: 490-496).

La primera Audiencia neohispana, de mal recuerdo, se encargó de perturbar aquellos proyectos, incomodando a los trabajadores y proveedores que se hallaban en el «astillero», perjudicando las inversiones y echando por tierra todo lo ya realizado.

Fue necesario construir de nuevo los barcos en Tehuantepec. Cortés ya había comenzado cuando le llegó una real cédula firmada por la reina Juana (1531) conminando justamente a la Audiencia para que esta ordenara a Cortés la realización del dicho descubrimiento de la Mar del Sur.

La primera expedición impulsada por el marqués fue la de Diego Hurtado de Mendoza, que no alcanzó el éxito. El marqués del Valle ordenó la construcción de dos navíos y nombró capitán de ellos a Diego Hurtado y se hicieron a la vela... y partidos del puerto de Acapulco, llegaron al de Santiago de Buena Esperanza, que es en la provincia de Colima, donde tomaron más gente y bastimentos y siguieron su camino por la Osa del poniente hasta llegar al puerto de Jalisco, donde les defendió el agua Nuño de Guzmán, gobernador de

(25) Confuso en el texto de la *Historia general del Mundo* (HERRERA, 2016, II, p. 388).

(26) Recordada por Cortés en su testamento, cláusula xxxvii (FERNÁNDEZ DOMINGO, 1999, p. 82).



Derrotero de Diego Hurtado de Mendoza (1532)

aquella tierra. El *San Miguel*, mandado por el propio Hurtado, se perdió por encima de los 32° N.

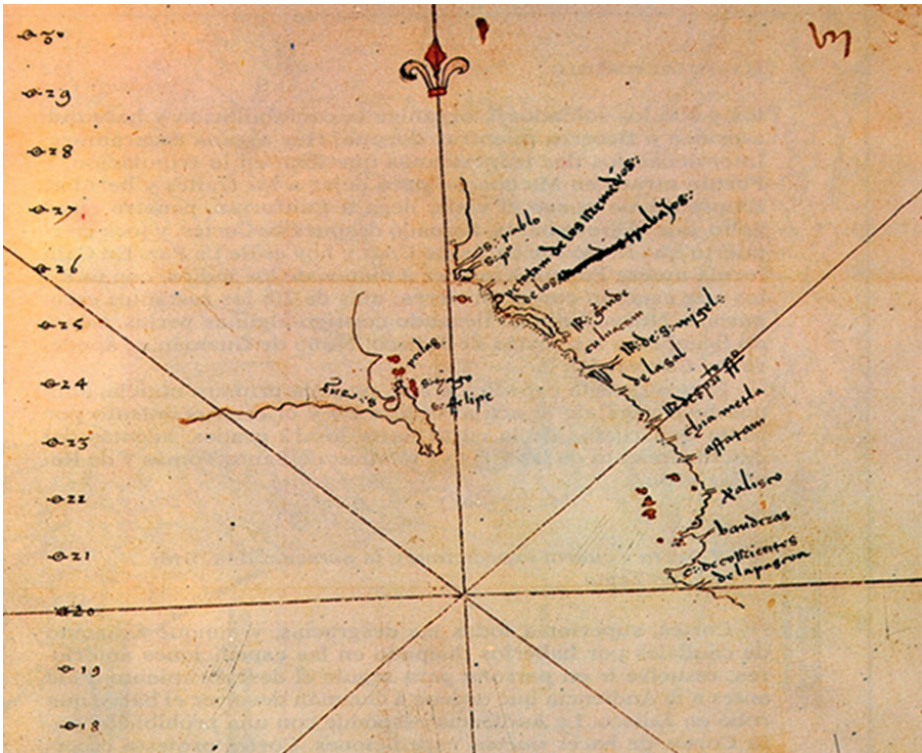
La escuadrilla había partido de Acapulco (1532) con instrucciones precisas: sobrepasar el territorio que pueda haber sido adjudicado a Nuño de Guzmán (Audiencia de la Nueva Galicia) y tomar posesión de las islas o tierra firme que hallara hasta 150 leguas, regresando para informar quizá del oro y perlas en pueblos de fuertes embarcaciones que habitaban en la isla Rica (NAVARRETE, 1884).

Avanzaron doscientas leguas más y la gente se amotinó. Un navío volvió a Nueva España, y el *San Marcos*, con un grupo de rebeldes, había regresado desde algo más al norte de las islas Las Tres Marías hasta la bahía de Banderas, donde fueron aniquilados por los indios, salvándose únicamente dos; los que pudieron informar (HERRERA, 1993, II, pp. 364ss).

Pero Cortés no iba a arredrarse por un fracaso. Sus *Cartas y documentos* acreditan que su interés por el Mar del Sur no declinó, y de su propio peculio ya estaba preparando la nueva expedición: dos naves que levaron anclas en Manzanillo (30 de octubre de 1533); dos meses después los barcos perdieron contacto. La *San Lázaro* se internó en el océano y fondeó en las islas de Revillagigedo. La *Concepción* siguió otro rumbo; Fortún Jiménez (HERRERA, 1991, III, pp. 367ss.) se rebeló, eliminó al capitán Diego de Becerra, y abandonó en la costa a los pocos que no le parecían de fiar en compañía de los franciscanos que los acompañaban. A continuación avanzó hasta sobrepasar las bocas de una rada y anclar en la bahía que otros, después, llamarían de Santa Cruz (puerto de La Paz). La cultura material de los indios con que se tropezaron era muy inferior a la de los de Tenochtitlan, y lo que creían una isla era en realidad el extremo de la península de California. Fortún Jiménez pagó con la vida los abusos de todos, y los supervivientes vagaron en su barco hasta tocar en tierra continental y caer en manos de Nuño de Guzmán, contribuyendo así a acrecentar la tensión entre el marqués y el gobernador (27).

Hernán Cortés envió los tres navíos disponibles desde Tehuantepec hacia el norte y el Nuevo Reino de Galicia. Su proyecto era osado: enviar los barcos a las inmediaciones de la gobernación de Nuño de Guzmán mientras el marqués cruzaba Nueva Galicia. Fue el momento y lugar para crear una colo-

(27) Fue una rivalidad que afrontó Cortés con decisión y con su capital (CODOIN, XII, pp. 298ss.); las vicisitudes de la nueva expedición (1533) son relatadas en la Relación de Hernando Grijalva (CODOIN, XIV, pp. 128ss.), que navegaba bajo el mando de Diego Becerra.



Mapa atribuido a Cortés (AGI). Levantado por los pilotos de la expedición de Sebastián Vizcaino, 1602 (CEREZO, 2000, p. 444)

nia. Lo hizo con falta de medios y de abastecimientos. Lo edificado quedó en precario al mando de Francisco Ulloa, mientras Cortés partía en busca de ayuda. El virrey puso fin a la empresa; ordenó el regreso de todos y el abandono de aquella eventual colonia.

Mucho había invertido el marqués (28) y poco había logrado en sus empeños descubridores en el Mar del Sur. Los hombres en quienes había depositado la conducción de la misión no habían tenido éxito y dejaron a su paso un rastro de desconfianza y hasta de enemistad. Era el momento de actuar perso-

(28) Cortés lo recuerda en su testamento, cláusula XXXVII:

«item digo que por cuanto yo he gastado mucha suma y cantidad de dineros en la Nueva España y provincias de ella que yo conquisté pacifiqué y truje al yugo y servidumbre de la Corona Real de Castilla... como son las que hice para Maluco donde fue por capitán Álvaro de Saavedra Cerón mi primo y la que hice para Hibueras ... y otra para la dicha provincia... que se haga conmigo cuanta de todo lo que yo he gastado así en las dichas conquistas como en las dichas armadas». Cit. en FERNÁNDEZ DOMINGO, 1999, p. 82.



Expedición de Francisco de Ulloa (1539)

nalmente, por más que también tuviera interés en el Pacífico sur. Fue grande el número de los que deseaban participar con él y no tuvo problemas de abastecimiento (29), su prestigio seguía siendo grande.

El último ensayo en el Pacífico neohispano patrocinado por Cortés había sido ciertamente el de Francisco de Ulloa (Navarro, 1994). El punto de partida fue Acapulco (8 de julio de 1539), a bordo de los buques *Santo Tomás*, *Santa Águeda* y *Trinidad* (pronto quedaron solamente dos, y uno de ellos maltrecho). Se adentraron en el golfo de California; la derrota los había llevado desde Acapulco a Santa Cruz y a Guaymas (30), por el Mar Bermejo de nuevo recalieron en Santa Cruz y, bordeando el cabo (San Lucas), recorrieron la fachada oceánica de la península californiana hasta sobrepasar los 29° N, cabo

(29) Y tuvo una respuesta entusiasta. Bernal Díaz del Castillo recuerda que, cuando la gente conoció que Hernán Cortés iba a realizar otra conquista, todos creyeron que sería una empresa segura y lucrativa. Muchos quisieron enrolarse: jinetes, arcabuceros, ballesteros y hombres en general, treinta y cuatro de ellos casados y dispuestos a enrolarse en compañía de sus mujeres, además de tres herreros con sus fraguas y dos carpinteros de ribera con sus herramientas, junto a clérigos y religiosos, y médicos, cirujanos y botica. Las provisiones eran abundantes (bizcocho, carne, aceite, vino y vinagre y mucho rescate).

(30) Francisco de Ulloa, teniente de gobernador y capitán de esta armada por el marqués del Valle de Oaxaca, tomó posesión, con las formalidades al uso, en el ancón de San Andrés y mar Bermeja, que está en 33° 30', por el dicho señor Marqués del Valle en nombre del Emperador nuestro rey de Castilla... Certifica el escribano de la armada Pedro Palenzia con la firma de varios testigos eclesiásticos y seglares.

del Engaño (NAVARRO, 1994, pp. 45-96). Cortés y el grupo seleccionado embarcaron en las dos naves y pusieron rumbo a Santa Cruz. Ulloa dirigió a Cortés una relación de los sucesos de la exploración en el navío *Santa Águeda* desde la isla de Cedros (5 de abril de 1540). En el navío *Trinidad* continuó con la exploración y ya nunca más se supo de Francisco de Ulloa y de sus compañeros de navegación.

Esta expedición se vio afectada de pleno por la manifiesta tensión reinante entre el marqués del Valle de Oaxaca y el virrey Mendoza, y este último no dudó en cortar las iniciativas que Cortés tuviera ya en curso («que ningún navío saliera de la Nueva España hacia el Pacífico») o que pusiera en marcha en lo venidero (detener todos los navíos que ya se hallaban en marcha sin su licencia) (31).

A modo de conclusión

Ciertamente, la defensa de Cortés se hallaba en la corte. Se presentó ante el Consejo y defendió sus intereses exclusivos en aquella exploración. No regresó, la muerte le recibió en Castilleja de la Cuesta. Sus sucesivos enterramientos son otra cuestión, pero más de cuatro siglos después, un texto pareciera referirse a él: «México lindo y querido / si muero lejos de ti / que digan que estoy dormido / y que me traigan aquí...» (32).

La gran conquista cortesiana fue, sobre todo, una guerra entre la Triple Alianza y las naciones limítrofes, en algunas de las cuales Cortés encontró terreno abonado para sus intereses; en tal conquista la faceta naval jugó un papel necesario y relevante. Más que una pelea entre europeos y mexicas fue una contienda civil y, aún más, una guerra internacional mesoamericana en la que los aztecas fueron derrotados por otras naciones indias, sin menospreciar la participación hispánica.

De hecho, Moctezuma perdió su reino, pero otros pueblos indios, como Texcoco y Tacuba, no lo percibieron del mismo modo. Decía el propio conquistador que los señores naturales seguían en su autoridad, obedecidos de sus súbditos, conservando autoridad, legitimidad y afinidad; muchos «caciques» tuvieron su papel en la sociedad hispanoindígena, de forma que las viejas tensiones interindígenas persistieron. Pero la capital debería ser reconstruida (33) y hay que aceptar que, así como hubo indios vencidos y

(31) «Memoria de Hernán Cortés al Rey de España acerca de los agravios que le hizo el Virrey de la Nueva España, impidiéndole la continuación de los descubrimientos en la mar del Sur», Madrid, 25, junio, 1540. Cortés, 1963, 406 y ss.). El mensajero que Cortés mandó del *Santa Águeda*, cuando hizo escala en Santiago, fue detenido por órdenes del virrey Mendoza y, en el tormento, informó al detalle (BORAH, 1971).

(32) Escrito por Chuco Monge en 1945 para ser cantado al estilo ranchero; cabría preguntarse si se trata de un texto inspirado por el testamento o es una simple coincidencia.

(33) Cortés (*Carta cuarta*, 15, octubre, 1524, en CORTÉS, 2003, pp. 202-241) explica lo inconveniente de «Temistitlán» y lo oportuno de residir en «Cuyuacán», «porque como siempre deseé que la capital se reedificase, por la grandeza y maravilloso asiento de ella».



Derrota de Hernando Grijalva en el Pacífico sur sobre mapa de Herrera y Tordesillas

españoles derrotados, también existieron, por el contrario, españoles e indios triunfantes (34), y Cortés no se olvidó de ellos ni en su testamento (35) (cláusula v).

Pero el personaje también tiene su contrapunto en la mar, cuando parece que de forma pragmática quiso poner en práctica aquella vieja expresión *navegar es imprescindible*; se tropezó con su talón de Aquiles. Su peripécia en aguas del golfo de México habían transcurrido sin problemas e incluso con algún éxito destacable; su actividad náutica en el lago de Texcoco había supuesto una victoria en toda la línea. No fue tan brillante en aguas del Pacífico, donde su triunfo no puede ser calificado de espectacular. La reiterada falta de éxito o de continuado fracaso de Hernán Cortés en aquel mar llevó a otros protagonistas a proseguir en el

reconocimiento de la península y golfo de California o Mar de Cortés. Aunque el premio económico fue exiguo, pareció abrir una ventana al optimismo; las perlas produjeron ese efecto en personajes diversos y en varias compañías que actuaron hasta el siglo XVIII (CUESTA y SURROCA, 2011) buscando, además, un paso hacia el Atlántico; fue un tiempo en que la fachada del Pacífico norteamericano fue delineada con suficiente claridad, cuando la ruta del Galeón (VV.AA., 2016) estaba bien definida.

Por otra parte, Hernán Cortés efectuó otras empresas dirigidas hacia el Perú. En la primera envió dos barcos, «con buena gente y bien armada», al mando de Hernando Grijalva. En 1537 partieron de Acapulco hacia Panamá para alcanzar el Perú, en Paita. Cuando llegaron, el pretendido auxilio a Piza-

(34) Naturalmente, estos últimos fueron recompensados con nombramiento de cargos y a indígenas amigos que ya los habían tenido («les di señorío de tierras y gente, en que se mantuviesen... y he trabajado siempre de honrarlos y favorecerlos; y ellos lo han trabajado y hecho tan bien») hasta blasones. El mismo Cortés pasó de rebelde en Yucatán a «El marqués del Valle», como firmó, por ejemplo, su testamento (FERNÁNDEZ DOMINGO, 2002).

(35) Entre las mandas del marqués se hallaba la que ordenaba que «en los días siguientes [a su enterramiento] cumplimiento a cinco mil misas botadas de esta manera: Las mil misas por las ánimas del purgatorio y dos mil por las ánimas de aquellas personas que murieron en mi compañía y servicio en las conquistas y descubrimientos de tierras que yo hice en la Nueva España» (FERNÁNDEZ DOMINGO, 1999, p. 27); entre ellos, dice este profesor, se hallaban los cempoalas, tlaxcaltecas, huejotzingas y otros como Cristóbal Olea, Cristóbal de Olid y hasta puede que Moctezuma.



Apertura del Pacífico americano en la carta de Nuño García de Torenó (1525)

ro (36) ya no era indispensable; sin embargo, fueron muy bien recibidos y hasta percibieron parte de las costas de su expedición. Uno de los barcos regresó a la base de partida neohispana; Grijalva, con el otro, cruzó el Pacífico siguiendo el paralelo («paralelo navegando, tierra encontrando», recordando la expresión marinera), para rendir viaje en una isla inmediata a Nueva Guinea. Capturados por los nativos, los siete supervivientes fueron salvados por Antonio Galvão (gobernador de las islas Molucas, con residencia en Ternate, e historiador). Otra expedición remitida por Cortés al Perú (1538) estuvo formada por un navío que no contribuyó con grandes novedades ni apoyos (LEÓN PORTILLA, 1985, p. 119).

Así pues, la historia de Cortés y el mar tuvo unos inicios movidos por la necesidad, una estrategia frente a su gobernador, una táctica y visión de conjunto en la reconquista de México-Tenochtitlan; a continuación se dio otra sucesión de actividades marítimas bajo el enfoque de saber los secretos de la tierra, cumplir órdenes del Rey, ampliar horizontes geográficos, explorar más

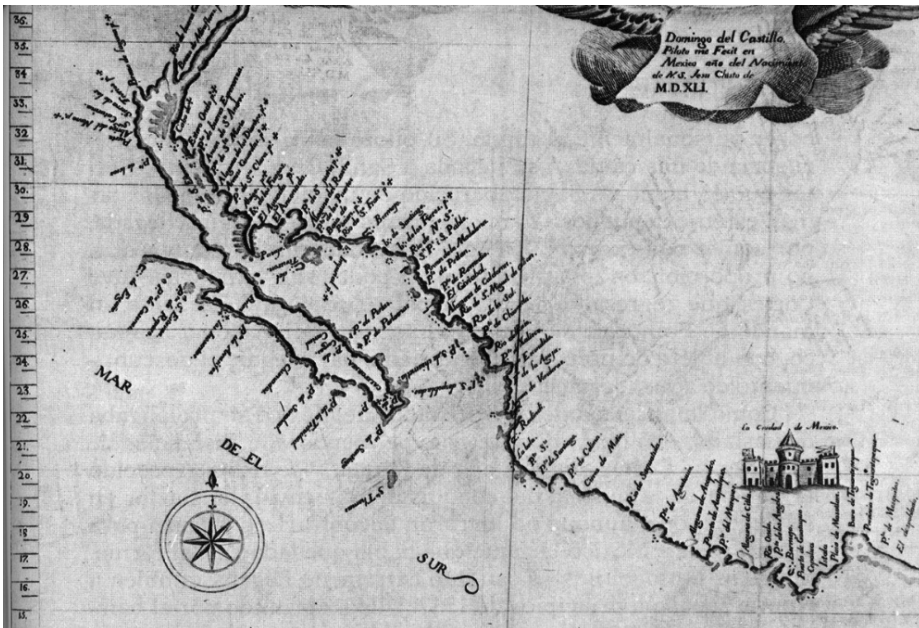
(36) Pizarro se vio sitiado en Lima, preocupado por la situación de Cuzco y temiendo desgracias superiores, pidió socorro a las regiones más inmediatas, las centroamericanas y «a don Hernando Cortés» (HERRERA, 1991, III, p. 410).



Mapa de Sebastián Münster (1540). Sebastian Münster, que llegó a ser un cartógrafo muy influyente, publicó (1540-1544) una edición de la Geografía de Ptolomeo con el añadido de mapas más modernos, algo actualizados y con errores notables. En la imagen (<https://www.sanderusmaps.com/en/our-catalogue/detail/167396/old-antique-map-of-america-by-s-munster>) se perciben las banderas portuguesa y española; también el estrecho de Magallanes con su nombre, y «Mare pacificum» con la nao *Victoria* de la expedición de Magallanes. La dificultad del grabado incrementa los errores (ausencia de cualquier rasgo de California, «isla» de Yucatán y situación exageradamente próxima a la Nueva España de la isla de Zipango, además de un archipiélago, de procedencia medieval, formado por 7.448 islas, cien menos que las descritas en el mapamundi de Abraham y Jafuda Cresques (p. 89): «En el mar de les Indies son illes 7548, dels queals no podem respondre assí les maravellozes cosas qui són en eles d'orr, d'argent e d'espècies e de pedres precioses».

allá de las fronteras conocidas, enlazar con el Oriente o la Especiería y hasta con el Perú y más allá, al oriente, y pretender efectuar otra gran conquista. Era remoto y hasta inverosímil que pudiera ser tan grandiosa y célebre como la que había concluido en Mesoamérica, pero lo que fue manifiesto es que el acceso de los navegantes por el Pacífico, incluido navegaciones por el hemisferio sur, rumbo al oeste era factible (37), al menos, eso pensaba Hernando

(37) Hernando Grijalva (aprovechando el envío de barcos por Hernán Cortés desde Acapulco hasta Panamá y Perú) se engolfó en el Pacífico desde el peruano puerto de Paiza, siguiendo sensiblemente el paralelo hasta perderse en la inmensidad (BORAH, 1971).



Mapa del piloto Domingo del Castillo (1541), sacado del original del «Estado del marqués del Valle»

Grijalva en ejercicio de su libre iniciativa (38), asumiendo todo el riesgo y aplicando una prudencia dudosa. En todo caso la dificultad náutica de establecer la derrota de retorno desde el Oriente (Filipinas) al Nuevo Mundo (Nueva España) se retrasó un cuarto de siglo más en ser hallada.

Por otra parte la cartografía europea, en esta época, se mostró poco informada; no podía conocer lo que no habían alcanzado todavía los navegantes españoles o lo último que habían descubierto o, al menos, desconocían lo que no se había difundido. Ni siquiera una carta de la Casa de Contratación coetánea (39) representaba en el Pacífico americano más que la aproximación de Balboa y la apertura de Magallanes.

Los carpinteros de ribera hallaron algunos puntos interesantes, uno de los cuales (Acapulco) adquirió una notoriedad extraordinaria, pero la falta de ruta de retorno desde el Oriente a las Indias lo hizo entonces poco útil. La búsqueda de un paso desde el Pacífico al Atlántico fue infructuosa, y el contacto con la Especiería, en aquella época, también fracasó y fue abandonado. Andando el tiempo, hallada la derrota de «tornaviaje» (Urdaneta), Acapulco («el Lugar

(38) Ver textos de Juan Camacho y Antonio Galvão; de Antonio de Herrera y Fernández de Navarrete.

(39) Como, por ejemplo, la Carta de Turín de 1523, atribuida a Juan Vespucio y, alternativamente, a Nuño García de Toreno.

de las Cañas» en náhuatl) llegó a ser uno de los factores decisivos en ese binomio multiplicador de buques y bases; si en esa ecuación un término es cero, el producto también lo será. Dos simples bases (Manila y Acapulco) y un galeón (el de Manila o la China) se mostraron suficientes durante siglos para asegurar el contacto, comunicación, política y economía en el Pacífico norte hispánico.

El medio ofrecía a los nativos (de cultura material escasamente evolucionada) poco más que la supervivencia, y ningún aliciente para los foráneos; las inversiones y gastos fueron cuantiosos, la posterior producción de perlas en California constituyó un incentivo ulterior e insignificante para los foráneos sobre un espacio de cartografiado leve, lento en la rectificación de errores, con buen cálculo de latitudes y con breves explicaciones ilustradoras, sobre un ámbito con ostentosas dificultades náuticas que llegaron a plasmarse en la toponimia (punta de Abreojos), siguiendo el magisterio del refranero («Aunque la mar sea honda, echa la sonda»), en parte, y premonitoria para Cortés y otros (isla y canal de Salsipuedes).

La resultante de la actividad naval de Cortés en el Pacífico no se vio adornada por éxitos fulgurantes. La periferia septentrional del gran imperio azteca (norte de la Nueva España) en la que se movió Hernán Cortés, incluida la marítima en el Mar del Sur, era un área marginal (Mar de Cortés, península de California y hacia el norte) y ofrecía resultados muy elementales como contribución a los descubrimientos geográficos. En el Pacífico meridional, sus hombres, en uso de su iniciativa asumieron un gran riesgo; ignoraban que también era una gran imprudencia.

La reiterada falta de éxito de Hernán Cortés en el océano Pacífico llevó a otros protagonistas a proseguir en el reconocimiento costero desde Acapulco y San Blas hacia el norte; la complejidad náutica se manifestó como un grave problema. El éxito económico fue exiguo durante mucho tiempo, pero pareció abrir una ventana al optimismo; las perlas produjeron ese efecto en personajes diversos y en varias compañías que actuaron hasta el siglo XVIII, un tiempo en que la fachada del Pacífico norteamericano fue delineada con suficiente claridad, cuando la ruta del Galeón estaba bien definida.

Cortés se había mostrado como un excelente *capitán de guerra*; sus éxitos como tal son considerables. Otra cosa fue su peripecia como *capitán de mar*; su actividad náutica, que tuvo un papel importante, no logró un éxito análogo al logrado como capitán de guerra y, sin embargo, sus repercusiones son evidentes en la contribución al impulso para el conocimiento del océano Pacífico, de la fachada oriental del Nuevo Mundo; también son manifiestas en la cartografía y en la toponimia. Concretamente, la cartografía atribuida a Cortés lo fue de carácter náutico, no continental. En consecuencia, puede aceptarse que el rol de Cortés en la mar tuvo su importancia, porque su acción náutica fue valiosa por más que su fama en territorio continental sea renombrada.

Bibliografía

- AGUILAR, Francisco de: «Relación breve de la conquista de la Nueva España», en VÁZQUEZ, G.: *La conquista de Tenochtitlan*. Historia 16, Madrid, 1988, pp. 155-223.
- ALVA IXTLILXOCHITL, Fernando de: *Historia de la nación chichimeca* (ed. de G. VÁZQUEZ). Historia 16, Madrid, 1985.
- BORAH, Woodrow: «Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico. El Perú y la Baja California», en *Estudios de Historia Novohispana*, núm. 4. México, 1971, pp. 7-25.
- CEREZO, Ricardo: «La cartografía española de la costa noroeste de América hasta principios del siglo XVII: la expedición “hidrográfica” de Sebastián Vizcaíno de 1602», en GUERREIRO, I., y DOMINGUES, F.C. (coords.): *IX International Reunion for the History of Nautical Science and Hydrography* (Aveiro, 1998). Cascais, 2000.
- CERVANTES DE SALAZAR, Francisco: *Crónica de la Nueva España*. Ed. Atlas, Madrid, 1971.
- CHAVERO, Alfredo: *Historia antigua y de la conquista*, t. I. En RIVA PALACIO, Vicente: *México a través de los siglos*. México, 2012.
- CLAVIJO, Francisco Javier: *Historia antigua de México* (ed. de Mariano CUEVAS). Porrúa, México, 1976.
- CÓDICE RAMÍREZ: *Origen de los mexicanos* (ed. de G. VÁZQUEZ). Dastin, Madrid, 2000.
- CODOIN (*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento...*). Madrid, 1864-1884.
- CORTÉS, Hernán: *Cartas y documentos* (ed. de M. HERNÁNDEZ SÁNCHEZ-BARBA). Porrúa, México, 2003.
- CUESTA DOMINGO, Mariano, y SURROCA, Alfredo: *Pedro Porter Casanate y su reparo a errores de la navegación española*. Real Liga Naval Española, Madrid, 2011.
- , y LÓPEZ-RÍOS, Fernando: «Guía y vademécum del conquistador», en *Trocadero*, núm. 16. Universidad de Cádiz, 2004, pp. 253-282.
- , y MURIEL, Manuel: *Atlas toponímico extremeño-americano*. Badajoz y Madrid, 1985 y 1992.
- : «Armas enfrentadas; la flecha y la espada». IHCM, Madrid, 2017 [2018].
- : *Antonio de Herrera y Tordesillas y su Historia General del Mundo*. AE del BOE, Madrid, 2016.
- : *Gonzalo Fernández de Oviedo*. Fundación Larramendi, Madrid, 2016.
- : «Premilitares, frente a ejércitos y germen de soldados (las Indias, siglo XVI)», en *Perspectivas y novedades de la Historia Militar. Una aproximación global*. Madrid, 2014, pp. 815-839.
- : «La búsqueda del Paso», en *V Centenario de los Descubrimientos del Mar del Sur por Núñez de Balboa. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 67. Madrid, 2013, pp. 51-87.
- : *A Casa de Contratación da Coruña*. Xunta de Galicia, Santiago, 2009.
- : *Islario de Santa Cruz*. Real Sociedad Geográfica, Madrid, 2003.
- : *Cartografía de Santa Cruz*. Real Sociedad Geográfica, Madrid, 2003.
- : «La fijación de la línea —de Tordesillas— en el Extremo Oriente», en *El tratado de Tordesillas y su época, 1482-1518*. Madrid, 1995.
- : *Extremadura y América*. Ed. Mapfre, Madrid, 1992.
- : *Imagen de los primeros actores de la conquista mexicana*. Caja Badajoz, Medellín, 1985.
- DÍAZ DEL CASTILLO, Bernal: *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, 2 t. (ed. de Carmelo SÁENZ DE SANTAMARÍA). CSIC, Madrid, 1982.
- DURÁN, Diego: *Historia de las Indias de Nueva España e Islas de la Tierra Firme*, 2 vols. (ed. de Á.M. GARIBAY). Porrúa, México, 1967.
- FERNÁNDEZ DE OVIEDO, Gonzalo: *Historia general y natural de las Indias*, 4 vols. (ed. y estudio preliminar de J. PÉREZ DE TUDELA). BAE, Madrid, 1959.
- FERNÁNDEZ DOMINGO, J.I.: *El caballo y el Derecho Civil*. Ed. Reus, Madrid, 2009.
- : *El testamento de don Hernando Cortés, marqués del Valle de Oaxaca*. Diputación Provincial de Badajoz, 1999.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín: *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. Madrid, 1884.
- GALVÃO, Antonio: *Tratado dos descobrimentos* (ed. del visconde de LAGOA). Oporto, 1944.
- GARCÍA ICAZBALCETA, Joaquín: «Conquista y colonización de Méjico. Estudio histórico», en *Boletín de la Real Academia de la Historia*, núm. 25. Madrid, 1894, pp. 5-39.

- HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio: *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*, 4 vols. (ed. de M. CUESTA DOMINGO). UCM, Madrid, 1991.
- : *Historia general del mundo en tiempo de Felipe II*, 3 vols. (ed. de M. CUESTA DOMINGO). A. del BOE, Madrid, 2016.
- LEÓN-PORTILLA, Miguel: *Hernán Cortés y el Mar del Sur*. Cultura Hispánica, Madrid, 1985.
- LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco: *Historia de la conquista de México*. Porrúa, México, 2006.
- : *La historia general de las Indias y nuevo mundo, con más la conquista del Perú y de México*. Zaragoza, 1554.
- LÓPEZ-RÍOS FERNÁNDEZ, Fernando: *Medicina naval española en la época de los descubrimientos*. Barcelona, 1993.
- MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, José Luis (2005): *Hernán Cortés* (versión abreviada). Fondo de Cultura Económica, México, ISBN 968-16-4699-1.
- MUÑOZ CAMARGO, Diego: *Historia de Tlaxcala* (ed. de G. VÁZQUEZ). Dastin, Madrid, 2000.
- NAVARRO, Luis: *Francisco de Ulloa: explorador de California y Chile austral*. Diputación de Badajoz, 1994.
- OROZCO Y BERRA, Manuel (1880). *Historia antigua y de la conquista de México*. México: Tipografía de Gonzalo A. Esteva. Consultado el 7 de octubre de 2012.
- PORTILLO, Álvaro del: *Descubrimientos y exploraciones en las costas de California, 1532-1650*. Rialp, Madrid, 1982.
- ROJAS, J.L.: «Idas y venidas: los nobles indígenas mesoamericanos antes y después de la conquista española», en *Revista Española de Antropología Americana*, núm. 41-2. Madrid, 2011, pp. 437-454.
- : «Moctecuhzoma y Cuauhtemoc: dos maneras diferentes de rebeldía», en *La figure du rebelle dans les mondes Ibériques* (coloquio internacional). Universidad de Toulouse le Mirail, Toulouse, 26 de marzo de 2011.
- : *Etnohistoria: los indios americanos, protagonistas de su historia*. Editorial SB, Buenos Aires, 2008.
- SAHAGÚN, Bernardino de: *Historia general de las cosas de Nueva España* (ed. de Á.M. GARI-BAY). Porrúa, México, 2006.
- SOLÍS Y RIVADENEYRA, Antonio de: *Historia de la conquista de México*. Porrúa, México, 1996.
- THOMAS, Hugh: *La conquista de México. El encuentro de dos mundos, el choque de dos imperios*. Planeta, México, 2007.
- VARGAS MACHUCA, B.: *Milicia y descripción de las Indias* (ed. de M. CUESTA DOMINGO y F. LÓPEZ-RÍOS). IIEIP, Universidad de Valladolid, 2003.
- VÁZQUEZ DE TAPIA, Bernardino: «Relación de méritos y servicios del conquistador B. V. de T.», en VÁZQUEZ, G.: *La conquista de Tenochtitlan*. Madrid, 2003, pp. 119-148.
- VV.AA: *El galeón de Manila. La ruta española que unió tres continentes*. Museo Naval, Madrid, 2016.
- : *Itinerario de Hernán Cortés*. Canal de Isabel II, Madrid, 2015.
- : *España y el Pacífico. Legazpi*, t. I. (ed. de L. CABRERO). Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, Madrid, 2004.

UN BASABE EN TRAFALGAR

Vicente BASABE BLANCO
Capitán de Navío (RR)

Resumen

En este artículo se traza una biografía breve del capitán de navío Benito Antonio de Basabe y Ulierte, nacido en Arrastaria (Álava) y fallecido en octubre de 1816 en Cádiz.

Palabras clave: capitán de navío Basabe, Compañía de Guardiamarinas de Ferrol, Trafalgar, navío *Bahama*.

Abstract

This work is a brief biography of captain Benito Antonio de Basabe y Ulierte, who was born in Arrastaria (Álava) and died in October 1816 in Cádiz.

Key words: captain Basabe, Company of midshipmen of Ferrol, Trafalgar, ship of the line Bahama.

ANDABA un día curioseando por los abarrotados anaqueles de la biblioteca de la Escuela Naval Militar, cuando entre aquella masa de viejos libros reparé por azar en un tomo encuadernado de la *Revista General de Marina*. Lo tomé en mis manos, me puse a hojear distraídamente sus páginas... y cuál no sería mi sorpresa cuando, de pronto, mis ojos tropezaron con el apellido Basabe, el mío por más señas. «¡Curioso! —pensé— Así que no soy el único que lleva ese apellido en la Marina...».

El de Basabe no es un apellido muy común, ciertamente, pero su solar de origen —el País Vasco o las Vascongadas, como se llamaba en otros tiempos a la hoy Comunidad Autónoma Vasca— ha sido cuna de muchos y buenos navegantes, así que no tenía nada de extraño encontrar el apellido vinculado a los hombres del mar.

Años más tarde, por una serie de casualidades —se cumplían doscientos años del luctuoso hecho, la fecha del fallecimiento coincidía en día y mes con

la de mi padre, tengo dos nietos que atienden al nombre de Benito Basabe... —, recordé el tema y me propuse averiguar quién fue el personaje.

La historia comienza hace ya más de doscientos años, con un oficio enviado por el capitán general de Cádiz, Baltasar Hidalgo de Cisneros, a la sala de gobierno del Consejo del Almirantazgo, cuyo tenor era el siguiente:

«En el día de ayer me da parte el Comandante de Marina de Cádiz de haber fallecido en aquella noche, repentinamente, el capitán de navío Don Benito Basabe, sin habersele encontrado en su persona y casa un medio real con que poder dar sepultura a su cadáver, pudiéndose atribuir su muerte a la miseria en que vivía.

De esta suerte viven, fenecen y terminan sus tristes días, por una serie de desgracias, los beneméritos e incomparables Oficiales de Marina, y en este espejo miran su lastimosa suerte los que por una providencia singular les sobreviven.

Exprésolo a V.S. con cuánto dolor cabe en mi corazón para noticia del Supremo Consejo del Almirantazgo.

Dios guarde a V.S. muchos años.

San Fernando a 8 de octubre de 1816».

Benito Antonio de Basabe y Ulierte —tal es el nombre completo de nuestro protagonista— vio la luz el 21 de marzo de 1763 en el lugar de Artomaña, vecindario de Arrastaria (Álava). Hijo legítimo de don Manuel Antonio Basabe y doña María de Ulierte, era nieto por línea paterna de don Tomás Basabe y doña María de Antoñano, y de don Pedro Ulierte y doña Gregoria de Gorvea por la materna.

Su majestad el rey Carlos IV tuvo a bien concederle plaza de guardiamarina con dispensa de la edad, y ordenó que se le admitiese en la Compañía de Ferrol y se le formara el asiento correspondiente en la contaduría de Marina de dicho departamento. Así lo comunica don Antonio Valdés, secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina, a don Joaquín de Molina, teniente de la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, el 14 de julio de 1784, siendo esta la fecha en que principia su hoja de servicios.

Para ingresar en la compañía se exigían los requisitos que se indican a continuación:

«El que hubiese obtenido la gracia, se presentará en la Isla de León, Ferrol o Cartagena, al Comandante de la Compañía de su destino, con la carta-orden que se entregará en la Corte, dentro del término que en ella se señale, y pasado este, quedará nula la gracia.

Presentará también su fe de bautismo que manifieste la edad y legitimidad del nacimiento, la justificación de su nobleza en información hecha a su pedimento, por orden, y ante la justicia del pueblo en que esté establecida su familia, con deposición de testigos fidedignos de haber conocido a sus padres y abuelos por ambas líneas, paterna y materna, en estado noble, sin oficio ni ejercicio que no fuese correspondiente, a que se agregarán copias auténticas de instrumentos fehacientes de la distinción, méritos y dignidades de su casa, como son testimonios de recibimientos de nobleza en los Ayuntamientos, acuerdos de estos sobre elecciones de empleos públicos honoríficos y copias autorizadas de títulos, patentes, privilegios y otros despachos de honores y distinciones».

En el caso de nuestro protagonista, se le dispensó la edad pero no del resto de los requisitos de ingreso. Así pues, tuvo que presentar las pruebas de hidalguía o nobleza correspondientes.

En el expediente constaban la partida de bautismo del neófito y las partidas de bautismo y matrimonio de sus padres y abuelos, más las declaraciones de cuatro testigos, todas ellas certificadas y compulsadas por las autoridades correspondientes, que en este caso fueron el alcalde y juez ordinario de Arrastaria y el síndico procurador general de este Noble Valle.

Así sabemos que, mientras que Benito, Manuel Antonio (su padre) y su abuelo Tomás Basabe eran naturales de Artomaña, en el Noble Valle de Arrastaria, su madre, María, y su abuelo Pedro Ulierte eran de Belandía, en el señorío de Vizcaya, al tiempo que su abuela Gregoria Gorbea, era de Izoria, en la tierra de Ayala, y finalmente su otra abuela, María Antoñano de Aloria, era natural también del citado valle de Arrastaria, poblaciones todas ellas comprendidas en un radio de ocho kilómetros.

De las declaraciones de los testigos, que fueron Miguel de Larrea, Bonifacio de Pinedo, Diego de Ugarte y Antonio de Urbina, todos ellos vecinos de Artomaña, se desprende que don Benito era hijo legítimo, cristiano viejo al igual que sus ascendientes, limpio de mala raza, caballero noble hijodalgo notorio de sangre según fuero de España, descendiente de las casas solares de sus apellidos y que gozaba, él y sus ascendientes, de las exenciones, oficios honoríficos, franquezas y libertades correspondientes a su nobleza desde tiempo inmemorial. Y es sabido su condición noble por el mero hecho de ser natural de Artomaña, como su padre y su abuelo paterno, y de Aloria su abuela paterna, ya que es notorio que en el Noble Valle de Arrastaria no se admitía a persona alguna que no pudiese acreditar esa circunstancia, y lo mismo sucedía en Izoria, de la Tierra de Ayala, de donde era natural su abuela materna. Por otro lado, en Belandía, jurisdicción de Orduña, en el Muy Noble y Muy Leal Señorío de Vizcaya, cuna de su madre y de su abuelo materno (1), tampoco se admitía otro estado que el de caballero noble hijodalgo de sangre, hasta el punto de que no existían padrones ni listas para la distinción de estados.

También declararon los testigos que los ascendientes de don Benito no habían ejercido oficio alguno que no se correspondiera con su notoria nobleza, y que en cambio sí habían ostentado cargos honoríficos como el de alcalde de la Santa Hermandad del Noble Valle de Arrastaria, que ejerció su abuelo don Tomás de Basabe, y el de diputado regidor, que ocupó su padre, don Manuel Antonio de Basabe.

(1) El fuero de Vizcaya mandaba que no se avecindasen en el Señorío los que fueren de linaje de judíos o moros, y disponía que cualquier otro que viniere a morar y avecindarse en Vizcaya «sea tenuto de dar información bastante al Corregidor y Veedor del dicho Condado o a su Teniente, juntamente con los dos Diputados de este Condado; de su Linaje y Genealogía; Por la qual parezca y se averigüe ser de limpia sangre, y no ser de judíos ni moros, ni de su linaje; La qual dicha información dé y preste dentro de sesenta días, después que ansi entrare en Vizcaya a ser vecino de ella».



El Rey ha concedido plaza de Guardia Marina á D. Benito Bacare con dispensa de la edad que concede - - - - - lo que participo á Vñ. para que presentándose ahí este sugeto dentro del término de quatro - - meses, y concurriendo en él las demas circunstancias que previenen las Ordenanzas, se le admita en esa Compañía, y se le forme el asiento correspondiente en la Contaduría de Marina de ese Departamento, abonándole el Prest, y la Gran Masa. Dios guarde á Vñ. muchos años. Madrid 14 - - - - á de Julio - - de mil setecientos ochenta y quatro

Antonió Valsés

Por último, tanto su padre como su abuelo habían sido individuos de la Ilustre y Antiquísima Junta de la Cofradía de San Íñigo y San Juan de Aloria, una de cuyas constituciones exigía legitimidad y nobleza por ocho costados.

Una vez sentada plaza en la Compañía de Guardias Marinas de Ferrol, su hoja de servicios será nuestro mejor informante, y de ella extraemos lo siguiente.

Cursa sus dos primeros años en la Academia de Guardias Marinas. El 5 de mayo de 1786, después de acreditar sus conocimientos mediante los exámenes correspondientes, embarca en la urca *La Espaciosa*, que estaba bajo el mando del teniente de navío Juan de Dios Topete, con la que efectúa diversas salidas

a la mar hasta el 26 de diciembre, en que desembarca para continuar su formación en la Academia.

El 1 de marzo de 1787 embarca en la fragata *Santa Brígida*, comandada por el brigadier don Antonio de Albornoz, donde permanece hasta el 7 de julio, cuando transborda a la balandra *Flecha*, capitaneada por el teniente de navío Fernando Ruiz Gordon, a bordo de la cual participará en la campaña de evoluciones que efectuó la escuadra acaudillada por el teniente general Juan de Lángara.

El 9 de marzo de 1788 transborda a la balandra *Ventura*, que mandaba el teniente de navío don Juan José de Elizalde, y navegando en conserva junto con la fragata *Santa María de la Cabeza* llega a Ferrol, donde desembarca el 21 de mayo.

El 26 de octubre de 1789 se embarca de transporte en el *San Fulgencio*, comandado por el capitán de navío don Vicente Ezeta, y regresa a Cádiz.

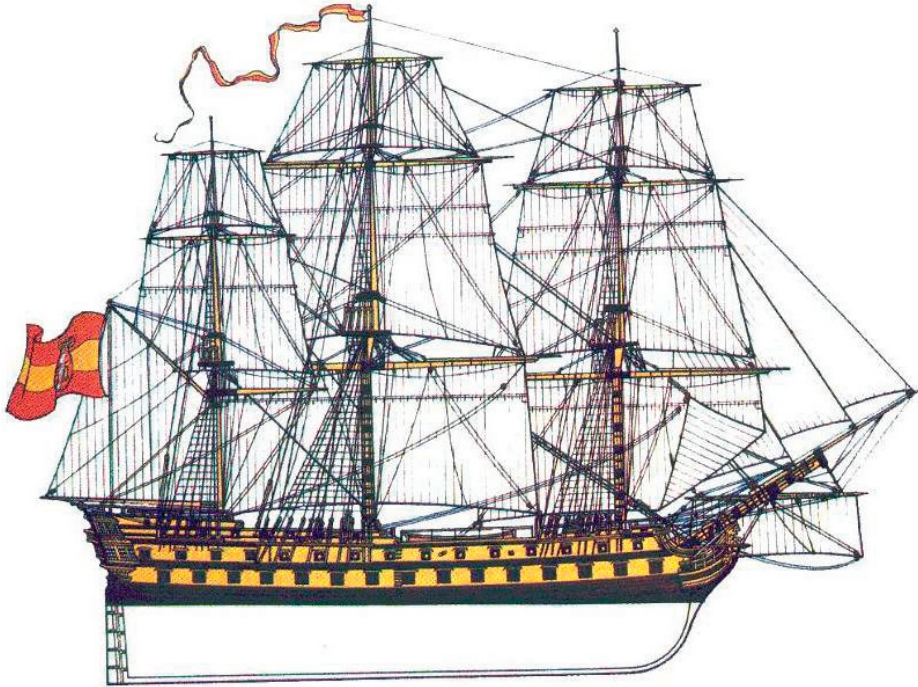
El 1 de junio de 1791 embarca en el *San Isidoro*, a cuyo frente se halla el brigadier Antonio Chacón. Embarcado en él fue a Veracruz, y de allí a La Habana, en cuyo puerto transbordó al bergantín *Princesa* el 16 de diciembre de dicho año, para viajar a Nuevitás, Trujillo y Trinidad de Barlovento bajo las órdenes del teniente de navío Fermín de Ezberripa. El 11 de diciembre de 1792 transbordó a la fragata *Minerva*, comandada por el capitán de navío Luis de Toledo, de la que desembarcó el 31 de enero de 1793. Nombrado ayudante del subinspector de La Habana, permanecerá en este destino hasta el 18 de julio de 1804, cuando embarcó en la urca *Polonia*, de la que era comandante el teniente de navío Juan de Dios Izquierdo, buque con el que entró en Cádiz el 8 de octubre y del que desembarcó el 10 de diciembre.

El 28 de marzo de 1805 embarca en el *San Leandro*, mandado por el brigadier don Dionisio Alcalá Galiano, del que pasó el 3 de julio inmediato al *Bahama* por haber transbordado de un buque a otro toda la tripulación. Así describía a este un hijo de Alcalá Galiano años más tarde:

«Feo en su exterior aunque hecho de soberbio maderaje de cedro con tablazón de grandes dimensiones, encogido de proa y popa, mal configurado así como airoso de costado, muy velero navegando a un largo, aunque ciñendo el viento no era de los más finos y buque por otra parte destinado a servir, al que en esta ocasión tomaba su mando, de glorioso teatro de sus hazañas y muerte en un memorable y fuerte combate».

El navío *Bahama* salió de Cádiz el 20 de octubre en combinación con la escuadra francesa, y el 21 se encontró en el combate que esta sostuvo con la inglesa del almirante Nelson cinco leguas al suroeste de Cádiz. El capitán de fragata Tomas de Ramery, comandante del buque por sucesión de mando, relata así el choque:

«A las nueve de la mañana se encontraba el *Bahama* por la popa del navío francés *Algésiras* y a proa del *Aigle*, también francés según se había ordenado, ciñendo el viento por babor, el enemigo arribaba en popa en varias columnas, temiendo el comandante que los ingleses nos cortaran la línea, crear desorden y



El navío *Bahama*

poner entre dos fuegos a algunos buques, dispuso estrechar la distancia con el *Algésiras*. Atacaron buque ingleses de tres puentes y estorbado el *Bahama* por las maniobras del *Aigle* y *Algésiras* pronto se encontró entre dos fuegos de sendos buques ingleses. Estos buques con mucho fuego de metralla y palanqueta, nos utilizaron toda la maniobra y la una y media nos mataron al Comandante. Me hice cargo del navío, batiéndome pero imposibilitado de dar movimiento al buque, por estar toda la maniobra destruida, pronto se nos puso al costado un tercer barco de tres puentes, desarbolados del palo mayor y del mesana y esperando ver caer el del trinquete, el timón partido de dos palanquetazos a flor de agua, mucha agua en bodega, inutilizada la mayor parte de la artillería, con las baterías llenas de cadáveres y heridos, estando también la enfermería llena de estos y sin esperanza de ser socorridos, por no haber en las inmediaciones buque alguno que no estuviera rendido o imposibilitado de ayudarnos, llamé a junta a todos los oficiales llegando a la conclusión de que no era posible hacer ya mayor resistencia, por lo que mandé suspender el fuego y arriar la bandera. Los enemigos cesaron el fuego al advertir nuestra rendición. A la cuatro vino un bote inglés que me condujo a bordo del navío *Colossus*».

El *Bahama* quedó en manos de una dotación de presa de los ingleses y fue remolcado por el *Minotaur*, que transbordó a buena parte de la tripulación ya que el buque estaba en unas condiciones pésimas. Debido a la tempestad que azotó la zona, se rompieron los cables que unían ambos buques y el *Bahama*

se dispersó peligrosamente. Viendo que la costa española estaba cerca y que el peligro de estrellarse era manifiesto, la tripulación de presa inglesa se rindió a los españoles, quienes tomaron el control del buque.

El teniente de navío Benito Basabe era el oficial más antiguo presente, por lo que se hizo cargo del buque como comandante accidental y ordenó izar de nuevo la insignia española. Se sabe lo que ocurrió después puesto que, días más tarde, ya en tierra, Basabe da parte de lo acontecido en ese combate al capitán militar, Federico Gravina, y al comandante de Marina de Cádiz.

Al primero le dice:

«Excmo. Sr.:

Con motivo de acabar de llegar a este puerto y ser muy corto el tiempo, no puedo dar a V.E. una noticia circunstanciada de los sucesos ocurridos desde el 21, en que fui prisionero en el navío *Bahama*, pero lo haré luego que reunida la gente pueda adquirir todas las noticias que ahora me faltan, limitándome en esta a decir a V.E. que en el combate murió mi comandante y dos oficiales de Córdoba, y heridos el 2.º comandante, dos oficiales y dos guardiamarinas, todos de poca consideración. El 25, con motivo de estar próximos a la costa, se entregaron los ingleses y quedé con el mando del navío por haberse llevado los enemigos el día 21 al teniente de navío más antiguo. El 27, una balandra recogió los ingleses, y el 28 un navío se llevó prisioneros un alférez de navío y un guardiamarina y como 130 hombres, la mayor parte marineros. El 29 se acordó en junta de oficiales varar el navío, pero no se pudo conseguir por no obedecer a la espadilla y menos largar vela por estar desarbolado de los tres palos, por lo que dimos fondo en 9 brazas de agua. Al siguiente día llegó el socorro que el día anterior se solicitaba a fuerza de cañonazos, e inmediatamente se procedió al embarque de la gente en las cuatro barcas de buey, lo que advertido por los enemigos se destacó una fragata para impedirlo; la que quedaba del navío al desatracarme de él, como a una milla escasa, lo que no me dio lugar a quemar el navío y sí solo el de cortar el calabrote con que estaba amarrado. El navío ha quedado inútil del todo, haciendo agua que llegó a tener el día del combate 28 pulgadas y después hasta 7 pies y medio. Tengo la satisfacción de haber salvado la vida y libertad de 450 hombres poco más o menos, de los que se han dirigido a Huelva tres de las barcas, y yo a este puerto con la 4.ª y 130 a 140 individuos.

Dios guarde a V.E. muchos años.

Sanlúcar, 31 de octubre de 1805.

Excmo. Sr. D. Federico Gravina».

Al comandante de Marina de Cádiz le comunica:

«Acabo de llegar con 130 hombres, parte de los que se han salvado del navío *Bahama*, que después del combate del 21 quedó en poder de los enemigos hasta el 25 que se me hizo entrega por los ingleses, por no perecer en la costa, desde ese día hasta el 27, que se avistó un buque que pareció ser místico, el que hallándose a media legua de distancia mandé tirar un cañonazo e inmediatamente se dirigió hacia el navío, y ya más cerca se reconoció ser un goleta de guerra inglesa, la que se llevó toda la gente de su nación que guarnecía el navío y el capitán inglés nos aseguró que el inmediato día acudiría por todos nosotros. Efectivamente, el 28 por

la tarde se acercó un navío, el que echó tres botes al agua y se llevó un alférez de navío y un guardiamarina y hasta 130 marineros, incluso algunos soldados, quedando aun acordados en que al inmediato día volverían si el tiempo lo permitía. En este estado, amando más el aventurar nuestras vidas, se determinó por junta de oficiales y noticia de la gente el ir a varar antes de caer prisioneros. En efecto, a las 4 de la mañana picamos el cable e hicimos vela pero el navío no obedecía a la espadilla, y yéndonos hacia fuera por salir la marea volvimos a dar fondo a un anclote. A las 6, pareciéndonos que los ingleses no podrían llegar por estar bastante distantes, volvimos a picar el calabrote pero sin efecto como el primer caso. Se determinó dar fondo con un cañón y en este estado esperar el viento y marea para verificar nuestro intento.

El 29 tiramos muchos cañonazos pidiendo socorro a varios faluchos, pero todos huyeron. Los enemigos se mantenían a la vista. El 30, como de 11 a 12 del día, se vieron cuatro barcas del bou que se dirigían a nosotros, y a una regular distancia se tiró un cañonazo e izó la bandera española, a cuya señal acudieron rápidamente, y luego que estuvieron al costado se procedió al embarco de la gente verificando la evacuación. Como a las 4 de la tarde, desde que los enemigos vieron atracar las barcas, se dirigió una fragata sin duda con el ánimo de impedir la extracción de la gente, y en la última barcada se hallaba ya como a una milla poco más o menos, por cuyo motivo no se le puso la camisa de fuego, y se quedó en el alcázar, quedando solo el arbitrio de picar el cable, cuyo buque quedó a flote. Y lo participo a V.S. para su noticia y efectos consiguientes.

Dios guarde a Vmd.

Sanlúcar de Barrameda, 31 de octubre de 1805».

El 4 de noviembre llega a Cádiz, y el mismo día embarca en la fragata *Flora*, mandada por el capitán de fragata Pablo Pérez, de la que desembarcó el día 20 siguiente por haber ascendido. Fue promovido a capitán de fragata el 9 de noviembre de 1805. Entre 9 y 14 de julio de 1808 se hallaba en el arsenal y participó en el combate y rendición de la escuadra francesa.

El 6 de febrero de 1809 embarcó de 2.º comandante en el navío *Héroe*, a las órdenes del capitán de navío Antonio Gómez Barreda y, después, a las del de la misma clase Tomás de Ramery. Con el *Héroe* salió para Vigo en 17 de septiembre y entró en Cádiz el 6 de junio de 1810. El 7 de agosto zarpó para el Mediterráneo, de donde regresó el 23 de octubre para el 14 de diciembre salir hacia Ferrol, donde desembarcó del *Héroe*.

El 21 de octubre de 1811 embarca en Vigo en el navío *Miño*, con el que partió con un convoy para Veracruz, de donde regresó a Cádiz el 11 de septiembre de 1812. El 22 de febrero de 1813 salió en el citado buque otra vez hacia Veracruz, para volver al puerto de salida el 16 de enero de 1814 y quedar desembarcado el 21 de febrero siguiente por desarme de dicho buque. El 30 de mayo de 1815 asciende a capitán de navío, cuando contaba cincuenta y dos años y sumaba treinta y uno de servicios. El 7 de octubre de 1816 inició su último periplo embarcado.

No fue este el único caso de fallecimiento por abandono y miseria de los licenciados de la Marina en aquellos aciagos días; otros, como el también capitán de navío José Soler, el de fragata Lope de Quevedo, el teniente de navío José Labradores y el oficial José María Lambasart, fueron víctimas en

Málaga de ese estado de menesterosidad, que los dejó sin auxilio cuando más necesitados estaban de alimento y curación.

Repetidamente fue expuesta esta penosa circunstancia al Consejo Supremo, que presagiaba la ruina de la Marina si no se tomaban con prontitud medidas enérgicas para atajarla, proporcionando a los departamentos los socorros necesarios, de lo cual informó a S.A.R. el infante almirante general. Elevado este al trono, el asunto mereció del soberano la más enérgica y equitativa resolución, que transmitió a la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, la cual, por razones que no se nos alcanzan, nunca ejecutó la real orden. La triste frase, atribuida a Fernando VII, «Marina, poca y mal pagada», que reflejaba fielmente la lastimosa situación de personal, barcos y establecimientos, describía un estado de cosas vigente ya hacía muchos años. No obstante, y dado el inveterado quijotismo español, el capitán general de un departamento se expresaba así: «Por cuanto presencio podré repetir a S.M. que no tiene individuos y oficiales más leales; primero perecerán todos y yo, que dejar de llenar nuestro deber y, aun expirando, bendeciremos al Rey N.S.»

He aquí la vida de un hijo de Artomaña, un «anieblaus» (2) a quien la historia debe recordar.

Fuentes y bibliografía

- Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, Expedientes y Hojas de Servicio.
- GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio: *La campaña de Trafalgar (1804-1805). Corpus documental.*
- *Revista General de Marina*, Miscelánea, «Tiempos duros», marzo 1942.
- *Revista Vascongada*, Índice de Genealogías y pruebas depositadas en la casa de Juntas de Guernica.
- VÁLGOMA, Dalmiro de la, y BARÓN DE FINESTRAT: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes.*

(2) Antiguo patronímico de los habitantes de Artomaña.

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

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

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚM. SUELTOS

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
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

EL COMBATE DE CABO DE PALOS (6 DE MARZO DE 1938). EL HUNDIMIENTO DEL CRUCERO *BALEARES*

Jorge PEÑALVA ACEDO
Licenciado en Historia

Resumen

Este año 2018 se conmemora el octogésimo aniversario del combate de Cabo de Palos, donde la Flota republicana obtuvo su mayor victoria en la Guerra Civil y la nacional sufrió su única derrota. Para entonces, la Marina de la República había mejorado notablemente su eficiencia, como había quedado demostrado en el combate de Cabo Cherchel; no obstante, aún estaba lejos de la de la nacional. El combate de Palos fue un encuentro casual, y el éxito republicano se debió al exceso de confianza de los nacionales más que a la pericia propia. Pese a ello, la escuadra de la República supo actuar correctamente tras el combate, al igual que la nacional.

Palabras clave: Flota republicana, Flota nacional, asesores soviéticos, Guerra Civil española en el mar.

Abstract

This year 2018 marks the 80th anniversary of the Battle of Cape Palos. This was the greatest victory of the Republican Fleet and the only defeat of the “National” Fleet. The Republican Fleet had achieved an improvement in its effectiveness as it was demonstrated in the combat of Cape Cherchel but it was far from the “National” one. The battle of Palos was a casual encounter and the republican success was due to the “national” confidence more than the expertise of the Republicans. Despite this, the Republican Fleet knew how to act correctly after the battle, as so did the “National” one.

Key words: Republican Fleet, “national” Fleet, Soviet advisers, Spanish Civil War at sea.

Situación y fuerzas enfrentadas

EN 1938, la inactividad de la Flota republicana, cuyo único cometido era escoltar a los buques que arribaban a sus puertos, contrastaba con la actividad de la nacionalista, que no se limitaba a escoltar convoyes sino que además combatía en inferioridad numérica con su antagonista. Ello llevó al alto mando de la Marina de la República a confeccionar un plan para elevar la moral de las dotaciones y, a la vez, asestar un duro golpe al enemigo. Quizá extrañe el orden de prelación de los objetivos pero, a tenor de la magnitud de la operación proyectada y de la escasa preparación de la flota para su ejecución, llegar a cumplir el objetivo de asestar un duro golpe al enemigo era más que improbable.

La operación proyectada por el mando republicano consistía en que tres de las lanchas rápidas torpederas de origen soviético (las núm. 11, 21 y 31) atacasen a los cruceros nacionales fondeados en Palma. Las lanchas partieron de su base de Portman el 5 de marzo y, al anochecer, se encontraron con la 1.^a Flotilla republicana de Destruyores, a 14 millas del puerto de Alicante, para a continuación dirigirse a Formentera a repostar. Finalmente, estaba previsto que se dirigiesen a la bahía de Palma para atacar a los cruceros allí fondeados. Como se puede advertir, resultaba harto improbable que la proyectada operación se viese coronada por el éxito, encomendada como estaba a unas dotaciones, las de las lanchas, que carecían de arrojo y de preparación alguna para este tipo de misión, como se verá más abajo.

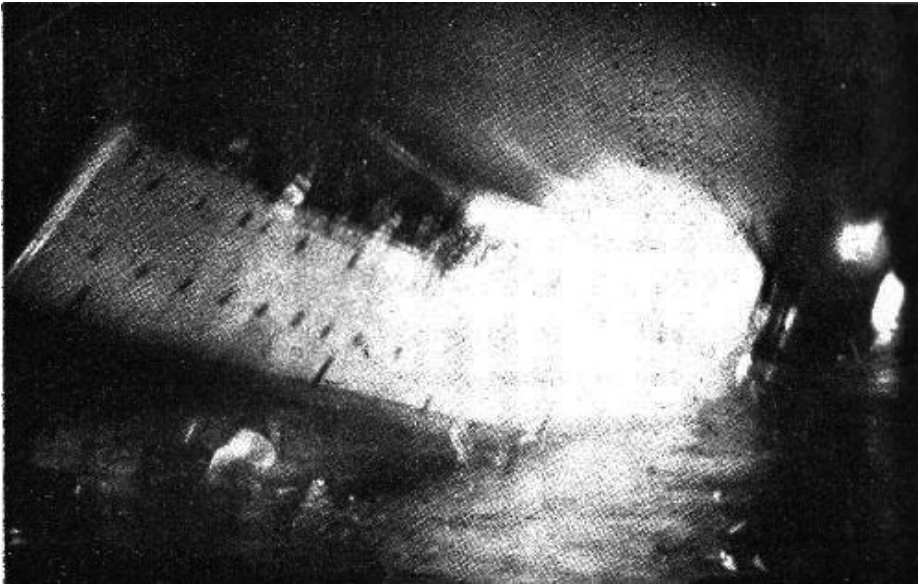
Las fuerzas navales designadas para llevar a cabo la operación —aparte de las lanchas ya mencionadas, que en último término no participaron en acción alguna— eran:

— la 1.^a Flotilla de Destruyores, al mando del teniente de navío Sánchez Barreiro, compuesta por las siguientes unidades:

- el *Jorge Juan* (TN Ignacio Figueras)
- el *Escaño* (TN Luis Núñez de Castro)
- el *Ulloa* (TN Diego Marón Jordán) y
- el *Almirante Valdés* (TN [habilitado] Juan B. Oyarzábal Oruete).

Como apoyo se contaba con el grueso de la Flota republicana, al mando del almirante González Ubieta, compuesta por

- el crucero *Libertad*, del mando del teniente de navío Eduardo Armada Sabau;
- el de igual clase *Méndez Núñez*, mandado por el teniente de navío Pedro Prado Mendizábal;
- la 2.^a Flotilla de Destruyores, con el teniente de navío Fernando Oliva Llamusí al frente e integrada por



El *Baleares* visto desde el *Boreas*. La popa emerge y se distinguen las torres de popa. La dotación intentó maniobrar «a mano» las torres al creer que los destructores británicos eran republicanos. (Foto: blog Cajón de Sastre)

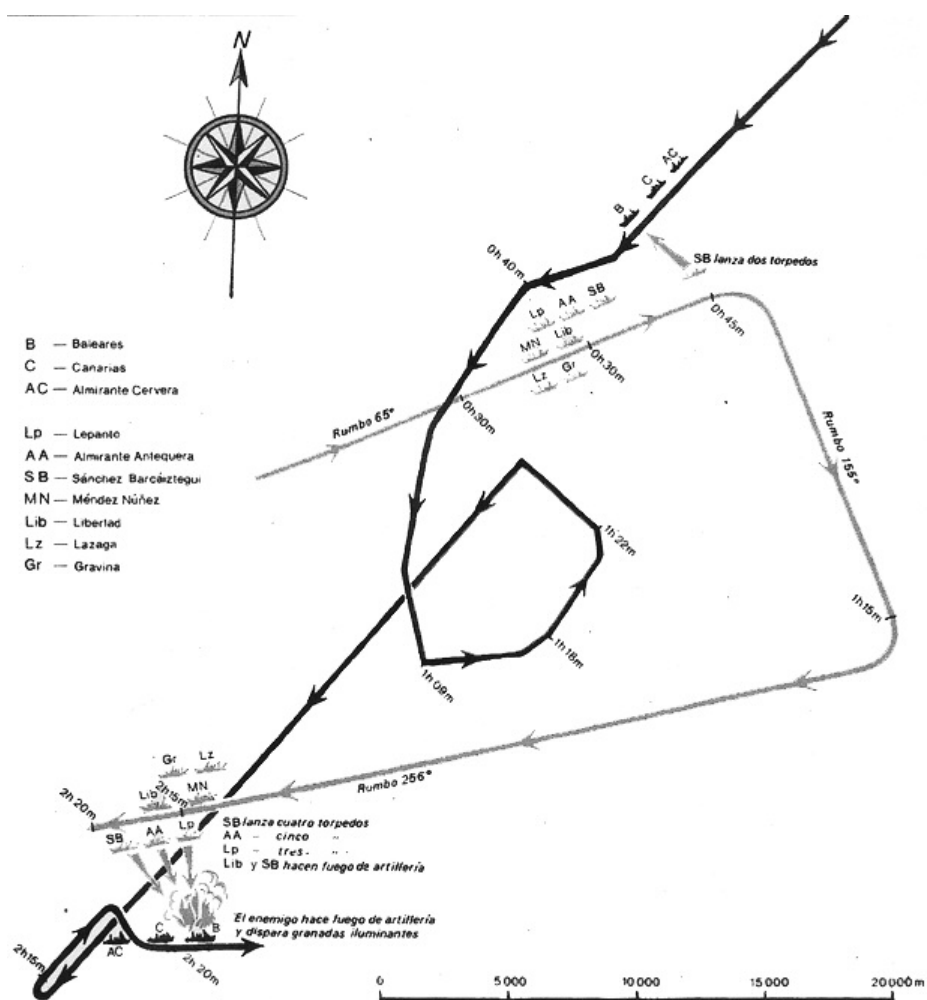
- el *Sánchez Barcáiztegui* (TN Álvaro Calderón Martínez)
- el *Lepanto* (TN David Gasca Aznar)
- el *Almirante Antequera* (TN Ricardo Noval Ruiz)
- el *Gravina* (TN José Luis Barbastro Jiménez)
- el *Lazaga* (TN Ramón Guitar de Virto).

Estos buques de apoyo se situarían al nordeste de Cabo de Palos, hasta reunirse con la 1.^a Flotilla a su vuelta de Formentera.

En la madrugada del día 5, contando con los partes meteorológicos favorables y tras haber sido detectados en su fondeadero los cruceros nacionales, se decidió iniciar la operación. A las 15.38 salió de Cartagena la 1.^a Flotilla, para hacer lo propio treinta y dos minutos más tarde el resto de la flota. No había pasado ni una hora desde su partida, cuando al almirante González Ubieta se le comunicó el regreso de las lanchas a Portman por encontrar mucha mar para ellas... Alonso González manifiesta que el oficial soviético al mando de las mismas «no se atrevió a realizar la operación, por lo que la hizo fracasar. El almirante Ubieta pidió su destitución por lo sucedido» (1).

Al mismo tiempo, la División Nacional de Cruceros del contralmirante Vierna, compuesta por las unidades *Baleares* (CN Isidro Fontenla Maristany),

(1) ALONSO GONZÁLEZ, B.: *La Flota republicana y la Guerra Civil de España*.



Detalle del combate (Foto: blog Cajón de Sastre)

Canarias, (CN Rafael Estrada Arnaiz), *Almirante Cervera* (CN Ramón Agacino Armas), contactaba con un convoy compuesto por los mercantes *Umbe Mendi* y *Aizkori Mendi*, escoltados por los cañoneros *Canalejas* y *Cánovas*, que regresaron a Palma.

El combate

La flota republicana, a pesar de no contar ya con el concurso de las lanchas torpederas, sigue con la operación, a 20 nudos (según la Orden de Operacio-



Dotación del *Baleares* (blog Cajón de Sastre)

nes 142-C, la cual indicaba rumbos, horarios y formaciones prefijadas), para a las 00.45 arrumbar al 256° hacia Cartagena y a las 07.00 reunirse con la 1.ª Flotilla de Destruyores y entrar en la base de Cartagena.

La operación se lleva a cabo con normalidad cuando, a las 00.38 y rumbo 65°, se contacta visualmente con la División Nacional de Cruceros, que viene de vuelta encontrada por la amura de babor y a una distancia de 2.000 metros. El contacto de la división con las naves republicanas es, al parecer, a las 00.40. En ese momento, el *Baleares* cae a babor, justo cuando desde el puesto A del *Canarias* se observa la presencia de la flota republicana, aumentando la velocidad de los cruceros a 22 nudos, cayendo al 210° y pasando por la popa del grueso republicano. A las 00.41, el *Sánchez Barcáiztegui* dispara tres torpedos sobre el *Cervera*, sin éxito.

El encuentro ha sido rápido, tanto que hasta las 00.44 en las unidades republicanas no se ordena «cada uno a su puesto y preparados para lanzar torpedos» (2). En ninguna de las formaciones se esperaba el encuentro. La flota republicana contaba con un parte de su aviación indicativo de que apenas veinticuatro horas antes los cruceros estaban fondeados en su base de Palma, y los nacionales, pese a tener un buen servicio de información en Cartagena, desconocían la salida de la flota enemiga. Además, la aviación nacional no había efectuado ningún reconocimiento aéreo, debido a la descoordinación existente entre la Flota y la Aviación Legionaria estacionada en Palma —mejor dicho: a la nula colaboración de esta última, que obedecía órdenes directas de Roma.

Apenas producido el encuentro, Ubieta cambia de rumbo a las 00.45, cayendo al 155°. La División de Cruceros pierde el contacto con la flota

(2) Parte de campaña número 26, crucero *Libertad*. SHEMA.

enemiga a las 00.55, iniciando a continuación una serie de inversiones de rumbo para no alejarse de los mercantes que escoltaba.

A las 01.15 Ubieta busca el rumbo 256°, directo a su base, ya que la flota republicana ha cumplido con su misión: entablar «combate con el enemigo en caso de encontrarlo» (3). Igualmente, los buques de Vierna caen al 220° a la 01.20.

Por parte de los nacionales, el contralmirante Vierna creyó que lo más conveniente sería escoltar a los mercantes y evitar el combate nocturno, sabedor de la presencia de destructores entre las unidades enemigas. O quizá supuso que la flota republicana, tras el encuentro, había puesto de inmediato rumbo a Cartagena y no se imaginaba que iba tardar media hora en hacerlo.

A las 02.00, Vierna invirtió la marcha para, quince minutos después, volver al rumbo original. Mientras efectúa estas maniobras, se comunica con los demás cruceros por *scott*. Estas señales fueron vistas desde la flota republicana a las 02.13, de modo que a las 02.14 el jefe de la 2.ª Flotilla de destructores recibe orden de iniciar el ataque. Apenas un minuto más tarde, las dos flotas entran en contacto de nuevo, yendo de vuelta encontrada. La distancia entre ambas era de aproximadamente 2.000 metros.

El *Baleares* es el primero en abrir fuego, y lo hace con proyectiles iluminantes, para situar correctamente a la escuadra enemiga y poder atacarla con la artillería. El *Libertad* responde, sin resultado, sumándose al combate los destructores, que lanzan sucesivamente sus torpedos: a las 02.17, seis el *Sánchez Barcáiztegui*; a las 02.18, cinco el *Antequera* y, finalmente, a las 02.19, tres el *Lepanto*. Un minuto después del último lanzamiento, desde el *Libertad* se vio al *Baleares* «volar en medio de una gran llamarada de la que se aprecia una altura de 1.200 metros por haber sido alcanzado por los torpedos» (4). El *Lepanto* había dado en el blanco. La explicación de por qué se identifica a este como artífice del hundimiento es la siguiente:

«... como los lanzamientos nocturnos se hacen presurosamente y con la máxima velocidad del torpedo —42 nudos para el de 533 mm— los tiempos de impacto que han de transcurrir están comprendidos entre 1 y 1'2 (*sic*) minutos, (...) y entre las 2 horas 21 minutos y las 2 horas 21'2 (*sic*) minutos, si quien logra el impacto es el *Lepanto*» (5).

Los hermanos Moreno difieren de esa apreciación e indican que los tres destructores,

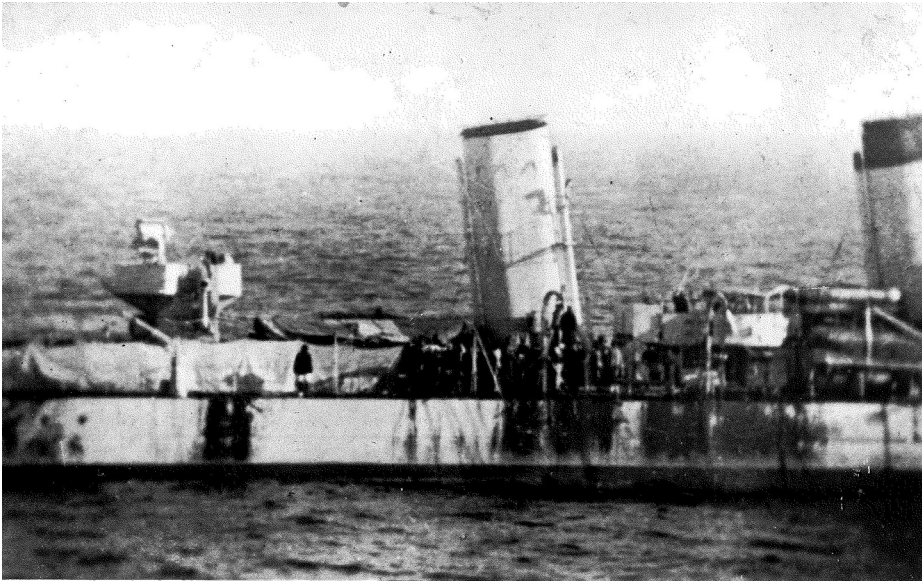
«al estar situados entre las dos líneas de cruceros, por lo tanto a barlofuego, dispararon sus torpedos (...) Probablemente fueron los lanzados por el *Sánchez Barcáiztegui*, que tácticamente, ocupaba la posición más favorable, los que acertaron en el *Baleares*» (6).

(3) Orden de Operaciones 142-A de la Flota republicana. SHEMA.

(4) Parte de Campaña número 26 crucero *Libertad*. SHEMA.

(5) CERERO MARTÍNEZ, R.: *Armada española*.

(6) MORENO DE ALBORÁN Y REINA, F., y MORENO DE ALBORÁN, S.: *La guerra silenciosa y silenciada*.



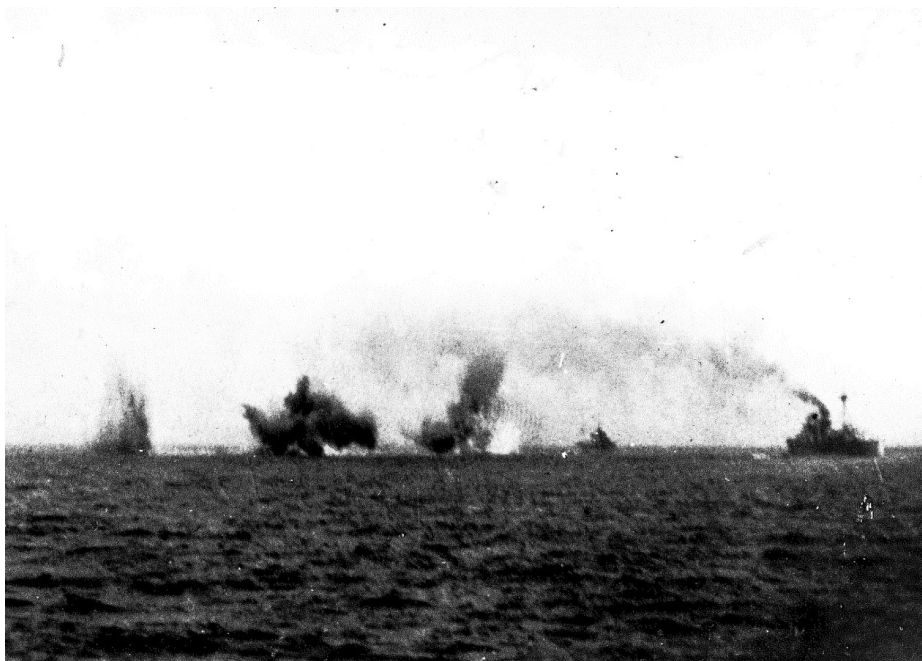
El HMS *Kempenfelt* visto desde el HMS *Boreas*. La amura muestra los daños que le produjo el abarloamiento al *Baleares*. Nótese las lonas, que probablemente oculten cadáveres. (Foto: IWM. Archivo del autor)

En ninguna formación se daba crédito a lo sucedido.

Ubieta manda suspender el fuego y prosigue con el mismo rumbo y velocidad, mientras Rafael Estrada, comandante del *Canarias* —que asume el mando de la División de Cruceros—, empieza a poner orden en sus filas, identificando al *Cervera*. Ante el avistamiento de unas sombras, efectúa inversiones de rumbo hasta que a las 02.42 se dirige en demanda del convoy, al que da escolta por temor a un ataque, con la intención de regresar, cuando este ya estuviese a salvo, en ayuda de su gemelo.

Mientras ambas flotas abandonan el lugar, dos destructores británicos, el *Boreas* y el *Kempenfelt*, ven los proyectiles iluminantes y la explosión, así que se dirigen al lugar del combate a toda máquina. A las 03.50 tienen ante sus ojos el crucero en llamas y a las 04.25 pueden ya ver a los hombres del *Baleares* en el agua. A partir de ese momento se inicia una operación de rescate tan audaz como arriesgada, en el curso de la cual el *Kempenfelt* llega a abarloarse al *Baleares*, maniobra de la que tuvo que desistir cuando el crucero empezó a hundirse. En total, se rescataron 469 hombres.

El proyectado auxilio del *Canarias* fue en vano, pues el *Baleares* desapareció a las 05.08, arrastrando consigo a 788 hombres, «un contralmirante, un capitán de navío, un capitán de fragata, cuatro capitanes de corbeta, 30 oficiales, 62 suboficiales, 32 cabos y 657 hombres de marinería, infantería de mari-



El ataque sobre el *Canarias* tomado desde el HMS *Kempenfelt*. (Foto: IWM. Archivo del autor)

na, maestranza, etc.» (7), en lo que sin duda constituye el mayor desastre humano acaecido a un buque en la historia de la Marina española —tégase en cuenta que en esta acción murieron más hombres que en todas las operaciones navales de la guerra de 1898.

A las 07.20 reaparecen los cruceros nacionales, iniciándose el traslado de los heridos. El *Canarias* permanece con las máquinas en marcha y no arría ningún bote, en previsión de un ataque que efectivamente llega a las 08.58, cuando una formación de nueve Tupolev SB-2 *Katiuska* bombardea los buques, acción cuya peor parte se llevó el *Boreas*, donde hubo un muerto y cuatro heridos. Triste y duro tributo para una acción tan desinteresada.

Análisis y consecuencias

Después del combate, en las filas republicanas —y, dentro de estas, especialmente los soviéticos— se criticó al almirante Ubieta por no ir a cazar al resto de la flota nacional. Ubieta adujo en su defensa que ordenó el cese del fuego por la pérdida del contacto con la División de cruceros, debido a que el

(7) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *op. cit.*

encuentro fue de vuelta encontrada y «se sumaron las velocidades» (8) —la velocidad relativa era de 42 nudos—, perdiéndose de vista ambas formaciones en muy poco tiempo —aproximadamente diecisiete minutos—. Además, los destructores habían lanzado quince de sus treinta torpedos y

«un combate de noche, además de ser completamente casual, no puede ni debe tener nunca una segunda parte. Tenemos un ejemplo clarísimo: los ataques de los destructores ingleses a la Flota de Alta Mar alemana en la noche del 31 de mayo al 1 de junio de 1916 (después de la batalla de Jutlandia). Las dos flotillas inglesas se encontraron casualmente con la flota alemana y la fueron atacando a medida que cada una se encontraba con ella, pero ninguna volvió a repetir el ataque, lo que fácilmente se comprende, dado que se exponían a encontrarse de noche con otra flotilla propia de las que venía detrás, y expuestas, por consiguiente, a confundirlas con el enemigo» (9).

Por otro lado, la formación de los destructores se había alterado para que pudieran sumarse al combate artillero, por lo que la adopción de la formación de ataque se habría demorado a causa de la oscuridad, del temor a utilizar la onda corta para no ser detectados y, por supuesto, de la falta de preparación de las dotaciones de los destructores para efectuar la maniobra. Tan solo dos de estos mantenían intacta su dotación de torpedos, el *Gravina* y el *Lazaga*, por lo que sería más útil mantenerlos como escolta de los cruceros que arriesgarlos en un combate que Ubieta presagiaba conducía a «una destrucción segura» (10). Las críticas soviéticas vienen por parte de Kuznetsov (11) y Pitserskii (12), que censuran al almirante republicano haber rehuido el combate con el resto de la División de Cruceros. Pitserskii llegó a coger a Ubieta por los hombros mientras gritaba «¡fuego, fuego!» (13), pero este se desasió y le repuso: «es bastante» (14). Estas críticas de los soviéticos son en parte fruto de su poca preparación y su desconocimiento y de los recelos que les suscitaba el Cuerpo General, a cuyos miembros consideraban «derrotistas», cuando no «fascistas» (15). Kuznetsov llegó a tildar a Ubieta de arribista y a acusarle de eludir el combate y de ser un «reaccionario que se encubría temporalmente con el ropaje republicano» (16). El mismo comisario de la Flota, Bruno Alonso, embarcado en el *Libertad*, instó a Ubieta a perseguir a la flota enemiga «con el propósito de

(8) «Consideraciones sobre el combate entablado en la madrugada del día 6 de marzo de 1938 por la flota republicana contra cruceros facciosos, con victorioso resultado». Informe presentado por el almirante González Ubieta, Servicio Histórico Cuartel General de la Armada.

(9) *Ibidem*.

(10) *Ibidem*.

(11) KUZNETSOV: *Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria*

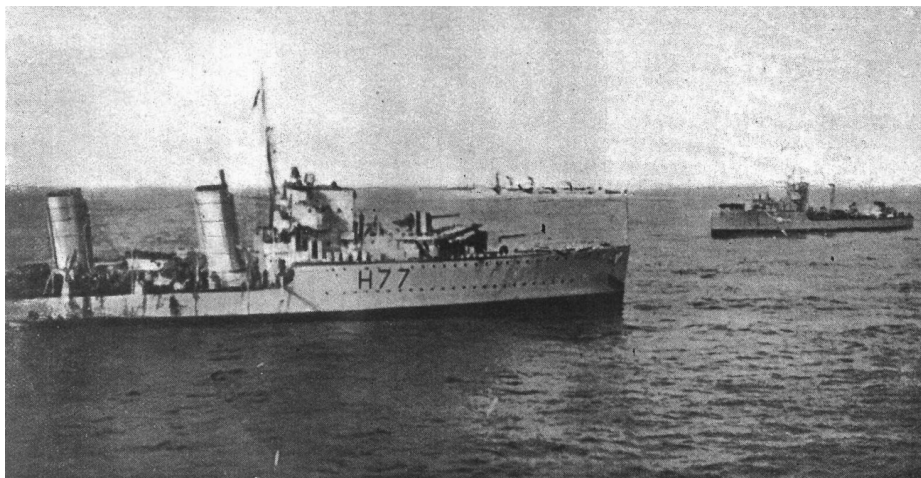
(12) FRANK, W.C.: *Marinos soviéticos en la Flota republicana durante la Guerra Civil*.

(13) *Ibidem*.

(14) *Ibidem*.

(15) KUZNETSOV: *op. cit.*

(16) *Ibidem*.



Los destructores británicos HMS *Boreas* y HMS *Kempfenfelt* vistos desde el *Canarias*. (Foto: archivo del autor).

hundirla o dejarla fuera de combate. Así se lo expresé al almirante Ubieta, diciéndole “Don Luis: ¡a por ellos, que son nuestros!”» (17). Solo Benavides apoyó la decisión de Ubieta y, a la vez que aporta nuevos datos, fiel a su estilo manifiesta que la respuesta de Ubieta a Alonso fue:

«¿Está usted loco? ¿Quiere que estropeemos la victoria con alguna desgracia?» (...) Seguramente Ubieta (...) debió sentir el deseo de arrojarlo al agua. (...) La persecución del enemigo no era posible porque el *Libertad* se quedó en las salvas con tres calderas; los tapones de los tubos saltaron con los disparos. (...) Pero además, de vuelta a Cartagena, descubrióse que el crucero *Méndez Núñez* (...) traía los cañones en posición de trinca, es decir, sin moverlos y con el alza a cero, o sea, que no había intentado disparar» (18).

Se ha comentado el hecho de que la flota republicana desconocía la presencia del convoy. De no haber sido así, ¿deberían los buques leales haberse lanzado a su caza? Probablemente no, porque el contacto con el convoy habría sido bastante complicado, toda vez que, como más arriba se ha visto, había que cambiar la formación de las naves. Además, un ataque de este estilo habría resultado una temeridad porque, en cualquier maniobra, la flota de Ubieta se podía haber encontrado entre los cruceros nacionales y la costa africana, con consecuencias inimaginables, sobre todo tras haber gastado la mitad de sus torpedos.

(17) ALONSO GONZÁLEZ, B.: *op. cit.*

(18) DOMÍNGUEZ BENAVIDES. El *Méndez Núñez* ya demostró carencias en Cherchel, donde fue incapaz de realizar un solo disparo debido a problemas eléctricos.

En el bando nacional se pecó de excesiva confianza, con el agravante de contar con unas dotaciones hastiadas (y potencialmente combativas) por la monotonía de este tipo de misiones, la casi inexistente cooperación con la Aviación Legionaria —los reconocimientos tan solo se efectuaban «¡cuando no podían hacer otra cosa!» (19)— y la falta de escolta por parte de los destructores de procedencia italiana, por lo común averiados, que habrían proporcionado mayor libertad a los cruceros en el caso de un combate como el que se produjo. Más arriba se ha indicado que se desconocía la salida de la flota republicana, si bien es cierto que se tenían indicios de que estaba en ciernes una operación de estas características, merced a un artículo publicado en el órgano de aquella, *La Armada*, que rezaba: «La Flota se apresta a salir en busca del enemigo» (20), y a una nota informativa del Servicio de Información Naval (21) que alertaba de una eventual acción sobre los cruceros, acción que fue considerada posible por el almirante Cervera pero que Burgos desestimó.

Se ha criticado el excesivo uso de los iluminantes por parte de la División de Cruceros, aunque esta profusión estaba apoyada en la preceptiva de la época (22). El mismo Ubieta manifiesta que a sus cruceros «es muy necesario el proporcionárselas [las bengalas]» (23). Sin embargo, el teniente de navío Manuel Cervera, oficial superviviente más antiguo, manifiesta en el informe sobre las causas de la pérdida del *Baleares* que el uso de bengalas debe restringirse

«[a] bombardeos de objetivos fijos y conocidos o [a] iluminar blancos perfectamente situados, pero nunca sin esta certeza, pues puede servir para que un enemigo en situación opuesta a la que se supone reconozca y descubra perfectamente al que dispara el luminoso» (24).

Es imposible saber si en el puente del *Baleares* se había identificado el blanco, pero probablemente el uso de iluminantes fue un grave error, ya que la visibilidad era bastante buena aquella noche y la División de Cruceros estaba suficientemente preparada para efectuar disparos nocturnos de una forma efectiva, como hizo el *Libertad* con mucha menor preparación.

Señala el mismo oficial también como un error la excesiva precaución a la hora de disparar, ya que no se podía hacer «sin orden expresa del puente», añadiendo que «con una perfecta información que deben tener los buques en operaciones de la situación de las fuerzas propias, no cabe duda que todo buque apagado en la costa roja ha de ser enemigo» (25).

(19) GRETTON, P.: *El factor olvidado*.

(20) MORENO DE ALBORÁN Y REINA Y MORENO DE ALBORÁN, S.: *op. cit.*

(21) *Ibidem*.

(22) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *op. cit.*

(23) UBIETA, informe.

(24) CEREZO MARTÍNEZ, R.: *op. cit.*

(25) *Ibidem*.

LA VANGUARDIA



NUESTRA ESCUADRA HUNDE UN BUQUE FACCIOSO A sesenta millas de Cabo de Palos, varias unidades de la flota republicana establecieron combate con tres buques facciosos, el «Canarias», el «Balears» y el «Almirante Cervantes». El encuentro se decidió en favor de nuestra escuadra. Uno de los torpedos alcanzó al segundo buque de la línea enemiga - que se supone fue el «Balears» - produciéndose en él una formidable explosión que determinó su hundimiento. La fotografía que reproducimos - como las que aparecen en las páginas interiores de esta sección - fueron tomadas por los aviadores republicanos, que efectuaron los servicios de reconocimiento, cinco horas después del combate.

Diario *La Vanguardia*, portada de la edición del martes 8 de marzo de 1938

Por último, cabe resaltar otro error de entre los que condujeron a la pérdida del *Baleares*: el abuso de las señales de los telégrafos luminosos o *scotts* omnidireccionales. No olvidemos que estas señales fueron vistas por la flota republicana a las 02.13; que un minuto más tarde se dio la orden de ataque; que a las 02.15 el *Baleares* efectuó su fatal andanada iluminante y, finalmente, que los destructores lanzaron sus torpedos entre las 02.17 y las 02.19, con el resultado ya conocido.

La conclusión es que la División de Cruceros cometió más errores que su contrario, no solo por considerar una escolta como algo rutinario —el almirante Moreno no embarcó, por considerar la operación secundaria—, sino también por carecer de información teniendo todos los medios para evitarlo, abusar de la señalización luminosa y, finalmente, delatarse el *Baleares* al utilizar sus proyectiles iluminantes.

A pesar de la pérdida de un tercio de su potencial, la Flota nacional no cambió su actitud, continuando su dominio del mar —no en vano el *Canarias* era conocido como el «Emperador del Mar», y el *Cervera*, como el «Chulo del Cantábrico»— y sustituyendo en la División de Cruceros al *Baleares* por el recién reformado *Navarra*.

Por parte republicana, la operación proyectada era de muy difícil ejecución, pensada solo con el fin de elevar la moral; pero, al saber aprovechar los medios disponibles de una forma eficiente, además de contar con la «colaboración» del adversario, Ubieta consiguió un resultado mucho mayor del que hubiera cabido suponer. Sin embargo, la Flota leal no supo aprovechar el éxito para romper el dominio enemigo, y eso la condujo finalmente a la derrota.

Bibliografía

- ALCOFAR NASSAES (pseudónimo de INFIESTA PÉREZ, J.L.): «A los cincuenta años del hundimiento del crucero *Baleares*», en *Historia y Vida*, núm. 242, mayo 1998, pp.74-84.
- ALONSO GONZÁLEZ, B.: *La Flota republicana y la Guerra Civil de España. Memorias de su Comisario General*. Imprenta Grafos, México D.F., 1944.
- ALPERT, M.: *La Guerra Civil española en el mar*. Crítica, Barcelona, 2008 (ed. orig., Siglo XXI de España, Madrid, 1987).
- CAMBRA, F.: *El crucero Baleares*. Barcelona, 1941.
- CEREZO MARTÍNEZ, R.: *Armada española, siglo XX*, 4 vols. Ediciones Poniente, Madrid, 1983.
- CERVERA CABELLO, M.: «El hundimiento del crucero *Baleares*», en *Revista General de Marina*, noviembre 1981, pp. 411-419.
- ; CHEREGUINI DÍAZ-SUTIL, R, y ARRIAGA Y DE GUZMÁN, C.: *Crucero Baleares (diciembre 1936-marzo 1938)*. Servicio Histórico del Estado Mayor de la Armada, Madrid, 1948.
- CERVERA VALDERRAMA, J.: *Memorias de guerra (1936-1939)*. Editora Nacional, Madrid, 1968.
- DOMÍNGUEZ BENAVIDES, M.: *La escuadra la mandan los cabos*. Editorial Roca, México, 1976.
- ESCRIGAS RODRÍGUEZ, J.: *El crucero Baleares (I)*. Quirón Ediciones, D.L., Valladolid, 2004.
- FERRARI BILLOCH, F.: *Archivo del Baleares*. Imprenta de Sigirano Díaz, Ávila, 1939.
- FRANK, W.C.: *Marinos soviéticos con la Flota republicana durante la Guerra Civil*. Divum&Mare Ediciones, Grupo Aglaya, Cartagena, 2009.
- FULLANA MARTORELL, J; COLLONY DE PERNAS, E., y COTA LÓPEZ, D.: *El crucero Baleares (1936-1939)*. Lleonard Muntaner, Palma de Mallorca, 2000.
- : *Los Flechas Navales del Baleares (1936-1939)*. Lleonard Muntaner, Palma de Mallorca, 2005.

- GARCÍA DOMINGO, E.: «Recompensas republicanas por el hundimiento del *Baleares*», en *Revista de Historia Naval*, núm. 59, 1997, pp. 67-73.
- GRETTON, P.: *El factor olvidado. La Marina británica y la Guerra Civil española*. San Martín, Madrid, 1984.
- GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, J.M.: «Importancia de las Operaciones Navales en el desenlace final de la Guerra Civil. La lucha por el control del Estrecho y el Mediterráneo Occidental», en *Cuadernos de Pensamiento Naval*, núm. 16, 2014.
- JANSA, F.: «La gloriosa gesta del crucero *Baleares*», en *La Vanguardia*, 6 de marzo de 1960 (consulta, 20/07/2016).
- KUZNETSOV, N.: *Con los marinos españoles en su guerra nacional revolucionaria. Bajo la bandera de la España republicana: recuerdan los voluntarios soviéticos participantes en la guerra nacional revolucionaria en España*. Editorial Progreso, Moscú, s.f. (¿1966?).
- LÓPEZ DE LA OSA, A.: «Hace 29 años fue hundido el crucero *Baleares*», en *La Vanguardia*, 5 de marzo de 1967 (consulta, 20/07/2016).
- MELLADO PÉREZ, R.: «El último combate del *Baleares*», en *Historia y Vida*, núm. 102, septiembre 1976, pp. 113-126.
- MÉNDEZ LUENGO, E.: *¡Motín en la flota!* Edilesa, León, 2001.
- MORENO FERNÁNDEZ, F.: «Proeza del *Baleares*», en *La Vanguardia*, 6 de marzo de 1954 (consulta, 20/07/2016).
- : *La guerra en el mar. Hombres, barcos y honra*. Editorial AHR, Madrid, 1959.
- MORENO DE ALBORÁN Y REINA, F., y MORENO DE ALBORÁN, S.: *La guerra silenciosa y silenciada. Historia de la campaña naval durante la guerra de 1936-1939*, 5 vols. GESEDI, Madrid, 1998.
- O'DONNELL TORROBA, C.: «Las lanchas torpederas rusas y el hundimiento del crucero *Baleares*», en *Revista General de Marina*, marzo 2006, pp. 289-231.
- PAZ DURÁN, J.L.: *28 meses a bordo del Canarias (1936-1939)*. Ediciones do Castro, La Coruña, 1991.
- PITERSKII, N.: *Podvoenno-morskimflagom ispankoi istori (Bajo la bandera naval de la República española)*. Nauka, Moscú, 1971.
- SANCHIS SELVA, J.: *¿Qué hizo la Flota republicana? Crónica de una historia silenciada*, 2 vols. Museu Marítim de Barcelona, 2004 (inédito).
- SEVILLANO DE AGAR, C.: *El crucero Baleares*. Publicaciones Españolas, Madrid, 1952.
- TALÓN, V.: «Así hundimos el *Baleares*», en *Defensa*, núm. 120, diciembre 1988.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

LA HISTORIA VIVIDA

Pedro de Orsúa y la jornada de Omagua y Dorado

EL objeto de recoger este manuscrito en esta sección de la REVISTA, es el de mostrar a nuestros lectores la existencia de un astillero en lugar tan remoto y destacar la capacidad de aquellos hombres para construir y reparar barcos con tan pocos medios a medida de las necesidades de la expedición y conducirlos por aguas tan desconocidas como peligrosas. Y así el autor nos describe el entorno y los acontecimientos y a Pedro de Orsúa poniendo orden en una gente un tanto levantisca, que por la falta de comida y desconfiando de encontrar el Dorado querían volver a Perú con siniestras intenciones, perdiendo los dos bergantines y continuando con las chatas hasta ser asesinado en la sedición de Lope de Aguirre con la aquiescencia de don Fernando de Guzmán, su alférez de Campo, en la noche de Año Nuevo de 1561.

Pedro de Orsúa, en palabras de Torrente Ballester («Lope de Aguirre, el Peregrino», Suplemento de la revista *Vértice*, agosto, 1940), «era un caballero navarro, descubridor de ciudades y un auténtico cabeza hueca». Algún cronista lo describe como un poco «adamado», que debe interpretarse como pulido y destacado por finura entre las broncas costumbres de aquellas tierras. Era, además mujeriego... «A este hombre, bien visto entre la gente de armas, entregó el marqués de Cañete la jornada del Dorado, viaje que no era ningún viaje de placer...»

«En el año 1558 el virrey del Perú, marqués de Cañete, hizo gobernador de las provincias y gran río del Alto Perú a Pedro de Orsúa en nombre de Su Majestad con bastantes poderes y provisiones y cumplidísimos límites y con grande ayuda de la cota de la caja de S.M. Viendo el marqués el valor y la habilidad de Orsúa, le encargó la llamada jornada de Omagua y Dorado.

El año 1559 partió Pedro de Orsúa de la ciudad de Lima con hasta veinticinco hombres, los más oficiales de hacer navíos, y con doce negros carpinteros y aserradores y llevando asimismo muchas herramientas necesarias, clavazón y brea y otras que completan para hacer navíos, y con este aparejo fue a la provincia de los motilones, que es en las montañas del Perú, a un río grande que por allí pasa, donde habían salido los indios brasiles, y, buscando el asiento más cómodo, fundó

un astillero en la barranca de este río, veinte leguas abajo, en pueblo de españoles que estaba poblado en dicha provincia llamado Santa Cruz de Capocovar, que hacía un año que lo había poblado un capitán Pedro Ramiro, y dejando a un capitán por su teniente de armada, que era el dicho Pedro Ramiro, y a un maese Jn.º [Juan] Corso por maese mayor, les mandó que hiciesen ciertas barcas y navíos, y él se tornó a la ciudad de Lima a hacer gente y buscar lo que le faltaba para el aviamiento de su jornada.

En el entretanto que el gobernador Pedro de Orsúa anduvo por el Perú [año y medio] buscando gente y aderezando lo que le faltaba para el aviamiento de su jornada, la gente de la mar y oficiales que hemos dicho que dejó en el astillero hicieron once navíos grandes y pequeños, y entre ellos había un género de barcas muy anchas y planudas, que llamaron chatas, que en cada una de estas cabían treinta y cuarenta caballos, y en las proas y popas mucho ható y gente.

Todos estos navíos, por lo mucho que digo que el gobernador se detuvo, y por la ruin maña que se dieron los oficiales y los que allí quedaron, o que la tierra es muy lluviosa, se pudrieron, de suerte que al echarlos al río se quebraron los más de ellos, que solamente quedaron dos bergantines y tres chatas, y estos tan mal acondicionados que al tiempo que los comenzaban a cargar se abrían y quebraban todos dentro del agua, de manera que no les osaron echar casi carga, y en una sola chata, la más recia, se pudieron llevar hasta veintisiete caballos, y todos los demás, que fueron muchos, se quedaron en una montaña perdidos (...) Y con tres chatas y un bergantín que habían quedado nos echamos por el río abajo hartó descontentos por dejar los caballos y mucha ropa y ganados y otras cosas que por falta de barcos no se pudieron llevar, y con hartó riesgo de nuestras vidas, porque el río es poderosísimo y los navíos que llevábamos eran quebrados y podridos; y también porque al tiempo de la partida hubo algunos motines —dejando aparte que se quisieron volver al Perú, lo cual viendo el gobernador prendió a algunos y a otros no—, y sin que nadie huyese, embarcamos el veintiséis de septiembre de mil quinientos sesenta.

Embarcado el gobernador con su gente el mismo día, se echó río bajo y comenzó a navegar, y pasando un raudal grande en unos remansos que estaban a un cuarto de legua de su astillero, pasó aquel día para embarcar los caballos, y otro día por la mañana partió, pasando otros caudales y remolinos ese día, dejó atrás todas las sierras y cordilleras del Perú y se empezó a meter en la tierra llana, que dura casi hasta el mar del Norte. Otro día, por la mañana, dio el bergantín que llevábamos en un bajo y del golpe se le saltó un pedazo de la quilla, y el gobernador lo vio quedar en seco y no se detuvo a socorrerlo sino que continuó con el resto de la armada hasta que llegó a los Caperuzos, donde había enviado delante con cierta gente y canoas a Lorenzo de Salduendo, para que allí buscara alguna comida porque iba la armada con gran necesidad; y repartiendo la que allí hubo, que tenía Lorenzo de Salduendo, que era muy poco, esperó al bergantín, ya los que en él venían se dieron buena maña, y tapando el agujero con mantas, en dos días, con hartó trabajo, se juntaron con su gobernador. (...)

Llegados a un pueblo de indios en el que había mucha madera y grandes vigas que los indios tenían recogidas; eran todos cedros para hacer sus canoas. Aquí determinaron los tiranos y su Príncipe de alzar y echar una cubierta a los bergantines por el buen aparejo de comida y madera que hallaron y porque pareció a la gente de la mar que así convenía; lo uno porque ensanchaba alzando los bordos y cabía más holgadamente la gente toda, y lastrándolos porque iban más seguros para la navegación de la mar.

Al cabo de tres meses que habían estado en este pueblo de los Bergantines (...) se acabaron dos navíos rasos, sin cubiertas ni obras muertas, grandes y hermosos, porque según decían en cada vaso podían armar navíos de trescientos toneles; y partieron de allí con el propósito de ir a tyranizar [sic] el Perú».

(*Jornada de Pedro de Orsúa a Omagua y Dorado, 1560-1561*. Relación de Pedro Arias de Alместo, Biblioteca Nacional. Ms. 3191.)

La transcripción es de Cesare Malfatti, quien hizo la recopilación de este y otros dos manuscritos para el libro *Tres relaciones de viajes por el río Marañón, llamado también de las amazonas*. Obra hecha por el grupo español Pirelli para celebrar el cincuentenario de sus actividades industriales en su fábrica de Villanueva y la Geltrú en 1902, primera industria que el ingeniero Juan Bautista Pirelli fundó fuera de Italia.

Los viajes que se relatan en esta obra fueron efectuados a lo largo de la cuenca del río Amazonas por conquistadores del siglo XVI, misioneros del siglo XVII y académicos del XVIII y tenían por objetivo conocer los territorios de donde entonces procedía la casi totalidad de la goma [látex] que se consumía en el mundo y estudiar su mercado local.

Para más información se puede consultar:

- VÁZQUEZ, Francisco: *Jornada de Omagua y Dorado. (Historia de Lope de Aguirre, sus crímenes y locuras)*. Espasa-Calpe. Col. Austral. Buenos Aires 1944.
- JOS, Emiliano: *La expedición de Ursúa al Dorado, la rebelión de Lope de Aguirre y el itinerario de los Marañones*. Huesca, 1927.

NOTICIAS GENERALES

V Centenario de la toma de posesión del Reino de España por Carlos I. Madrid (España)

Organizado y coordinado por la Asociación de Asesores y Órganos Consultivos de Estudios Hispánicos, con la colaboración del Ministerio de Cultura y varias universidades e instituciones oficiales, Asociación Cultural Socastillo (San Martín de Rubiales) y Asociación Cultural Villa y Tierra de Sepúlveda, los días 12 y 13 de abril de 2018 se celebró un simposio en Valladolid para conmemorar el V Centenario de la Toma de posesión del Reino de España por Carlos I, que fuera posteriormente proclamado Emperador del Sacro Imperio Germánico en Alemania con el título de Carlos V. El simposio tuvo lugar en el Museo Nacional de Escultura de esta ciudad, capilla del colegio de San Gregorio, «lugar donde las Cortes de Castilla tomaron juramento al Monarca de los privilegios del Reino, firmando las correspondientes capitulaciones en el mes de febrero de 1518». Fue intención de los organizadores que

«a través de estas conferencias, cuyo contenido se basa en reconocer a Carlos I como el primer monarca que ostentó el título de Rey de España, se presentaran los acontecimientos más importantes de su reinado, así como las obras historiográficas, literarias, artísticas y arquitectónicas especialmente representativas de la época del Emperador».

El desarrollo del coloquio se dividió en dos sesiones:

Día 12 de abril de 2018.

Sesión de mañana:

- «El reinado de Carlos I» (sesión inaugural), por Luis Ribot García, de la Real Academia de la Historia.
- «Intercambios culturales tangibles e intangibles: Carlos V en la pantalla», por Alfredo Alvar Ezquerro, Instituto de la Historia (CSIC).
- «Burgos en la política del Emperador», por René J. Payo Hernanz, vicerrector de Cultura de la Universidad de Burgos.
- «Carlos V y el arte del bien morir», por Manuel de Cristóbal y López. Abogado.

Sesión de tarde:

- Mesa redonda; moderador: Inocente García de Andrés, Universidad Pontificia de Salamanca.
- «Toledo y Carlos V: memoria y desmemoria», por Miguel F. Gómez Vozmediano. Real Academia de Bellas Artes y Ciencias Históricas de Toledo.
- «Hércules vencido. La orilla trasatlántica de la Monarquía Hispánica», por Adelaida Sagarra Gamazo. Universidad de Burgos.
- «Construcción de la imagen de Carlos V en la historia: las manifestaciones del poder», por Carlos Beloso Martín. Universidad Europea Miguel de Cervantes de Valladolid.
- «Carlos I, puerta de Europa», por José María Carnero Montesinos. Universidad Complutense de Madrid.

Coloquio

«La arquitectura y los palacios de Carlos I», por Javier Rivera Blanco. Universidad de Alcalá de Henares.

Día 13 de abril de 2018

Este día se dedicó a girar una visita al Archivo de Simancas.

El Comité de Honor estuvo formado por un conjunto de personalidades de varias Instituciones oficiales y presidido por S.M. el rey Felipe VI. La direc-

ción corrió a cargo de María Bernal Sanz, de la Real Academia de BB.AA. y Ciencias Históricas de Toledo.

Para más información dirigirse a:

Secretaría Técnica de la Asociación de Asesores y Órganos Consultivos de Estudios Hispánicos: secretaria.estudioshispanicos@gmail.com

Conferencias sobre Blas de Lezo. Madrid (España)

Organizada por la Fundación Blas de Lezo, cuyo Patronato preside Miguel Ángel Gimeno, durante los días de 25 de enero a 16 de marzo estuvo abierta la exposición titulada «Blas de Lezo y la Guerra del Asiento», basada principalmente en la vida de este marino, en la que se pudieron ver las principales acciones bélicas de este teniente general de la Armada española, principalmente la defensa de Cartagena de Indias ante el ataque de la flota inglesa al mando del almirante Vernon. Durante el tiempo de la exposición se programaron seis conferencias sobre el tema, las cuales se desarrollaron repartidas entre la Casa de América (Plaza de Cibeles s/n) y la Universidad CEU San Pablo (Paseo de Juan XXIII, nº 6). Las recogemos ahora para conocimiento de nuestros lectores.

En la Casa de América:

25 de enero de 2018

«La defensa de La Florida y El Paso», por Carlos Canales Torres, abogado y escritor.

8 de febrero de 2018

«Cuando Canarias pudo ser otro Gibraltar», por Carlos Hernández Bento, historiador y escritor. Jefe del Archivo Municipal de Santa Cruz de Tenerife.

22 de febrero de 2018

«La Florida española, la Guerra de la Oreja de Jenkins y D. Manuel Montiano», por Luis Hernando de Larramendi Martínez, presidente de la Fundación Ignacio de Larramendi y vicepresidente 2.º de Mapfre S.A.

8 de marzo de 2018

«La defensa de Cartagena de Indias», por José Antonio Crespo Pérez-Francés, coronel de Infantería e historiador.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

En la Universidad CEU San Pablo:

1 de febrero de 2018

«El hombre detrás del héroe», por Victoria Ibáñez Pavesio. (Presentación de Antonio Ríos.)

15 de febrero de 2018

«Blas de Lezo, sus enfermedades y sus cirujanos. Guerra bacteriológica en Cartagena de Indias», por Antonio Pérez-Piqueras Gómez, cirujano vascular del Centro Nuclear «Doctor Pérez-Piqueras». (Presentación de Antonio Ríos.)

Para más información dirigirse a:

<http://www.casamerica.es/sociedad/la-defensa-de-cartagena-de-indias>

Ciclo de conferencias «España en la mar». Madrid (España)

Organizado por la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid el 16 de enero de 2018, con motivo de la conmemoración del V Centenario de la primera circunnavegación del mundo, dio comienzo un ciclo de conferencias en el Foro de Opinión del Casino de Madrid (c/Alcalá, 15), que preside D. Javier Torrico Torrico con el tema general «España en la mar». Las conferencias, ya pronunciadas a la hora de cerrar este número de la REVISTA, son las que siguen:

Martes 16 de enero de 2018, conferencia inaugural:

«Océano Pacífico: El lago español», corrió a cargo de Ángel Sande Cortizo, almirante (R), y presidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid.

Martes 13 de marzo de 2018

«Hombres, Ciencia y barcos en la primera circunnavegación», por Alejandro Klecker de Elizalde, director general de la Fábrica de Tapices, académico y vicepresidente de la Asociación de Amigos del Museo Naval de Madrid.

Martes 24 de abril de 2018

«Primera circunnavegación. De lo conocido a lo conocido, pasando por lo totalmente desconocido», por José María Blanco Núñez, capitán de navío, consejero colaborador del Instituto de Historia y cultura Naval.

Las sesiones tuvieron lugar en el Salón Príncipe del Casino, a las 19.00 horas.

Para más información dirigirse a:

Asociación de Amigos del Museo Naval
Paseo del Prado, 5; 28014 Madrid
Telf.: 91 3124390
C/e: secretaria@amigosmuseonaval.es

Otras conferencias y presentaciones.

Con motivo del 200.º aniversario del Teatro Real de Madrid, el jueves día 8 de marzo de 2018 a las 18.00 horas, el capitán de navío (R) José María Blanco Núñez, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval, pronunció la conferencia titulada «La fragata *Berenguela* en la inauguración del canal de Suez». La sesión tuvo lugar en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, calle Juan de Mena, 7, Madrid.

La revista *Desperta Ferro* tiene la intención de publicar una serie de números especiales dedicados a la Armada española. Este es el motivo por el cual el martes 6 de marzo de 2018, a las 18.00 horas, tuvo lugar en el Cuartel General de la Armada, calle Juan de Mena, 7, Madrid, la presentación del número especial de la revista, con el título *La Armada española (I). El Mediterráneo, siglo XVI* y los contenidos:

- «El origen de la escuadra moderna».
- «La galera española en el siglo XVI».
- «Los galeotes y la vida a bordo».
- «El mantenimiento y la logística de los buques».
- «Tácticas de combate de las flotas de galeras».
- «La batalla de Preveza».

Los cuales fueron objeto de una mesa redonda con el título «La Armada en la estrategia de la Monarquía Hispánica», con la intervención de:

- Magdalena de Pazzis Pi Corrales, de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).
- Jesús García Calero, redactor Jefe de Cultura y espectáculos del diario *ABC*.
- Eduardo de Mesa Gallego, doctor en Historia.
- Alex Claramunt Soto, licenciado en Filosofía y Letras y en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, director de *Desperta Ferro Historia Moderna*.

La asistencia al acto, previa invitación del vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval Fernando Zumalacárregui Luxán, fue precedida por una visita guiada al Museo Naval de Madrid.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO

Para más información dirigirse a:

Revista *Desperta Ferro*
Telf. 912201200
info@despertaferro-ediciones.com

Mediante invitación del vicealmirante director del Instituto de Historia y Cultura Naval Fernando Zumalacárregui Luxán, el martes 22 de mayo de 2018, a las 19.00 horas, tuvo lugar la presentación del libro *PEDRO MENÉNDEZ DE AVILÉS. Señor del Mar Océano. Adelantado de la Florida*, de Antonio Fernández Toraño, en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, calle Juan de Mena, 7. Madrid; con la intervención de:

- José Antonio Fossati, director general de la Editorial EDAF.
- Agustín R. Rodríguez González, doctor en Historia.
- Antonio Fernández Toraño, licenciado en Filosofía y Letras y en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid (UCM), autor del libro.

Por invitación del vicealmirante Fernando Zumalacárregui Luxán, director del Órgano de Historia y Cultura Naval, el martes 3 de abril de 2018, a las 18.00, en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada, (calle Juan de Mena, 7, Madrid), tuvo lugar una conferencia con el título «Morir en la mar. El hundimiento del dragaminas *Guadalete*», a cargo del comandante de Infantería Ignacio Mollá Ayuso.

El 31 de mayo de 2018, a las 18.00 horas, en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada (calle Juan de Mena, 7. Madrid), se pronunció una conferencia con el título «Juan Sebastián Elcano: primera circunnavegación y primera globalización» a cargo de D. Carlos Martínez Shaw, catedrático de Historia Moderna de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED).

Al término de la sesión, y por invitación del vicealmirante director del Órgano de Historia y Cultura Naval, Fernando Zumalacárregui Luxán, se sirvió una copa de vino español.

DOCUMENTO

El aprecio de George Washington por España

En el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (sec. Expediciones, leg. 12.66) se custodian unos documentos de interés que ponen de manifiesto las buenas relaciones existentes entre España y Estados Unidos en 1790. Como es conocido, nuestro país prestó un apoyo decidido a la independencia norteamericana, participando con tropas y buques de su Armada en batallas cruciales como la toma de Pensacola (1781).

Presentamos el oficio que el comandante de Marina del apostadero de La Habana envió al secretario de Estado y del Despacho de Marina, al considerar que el rey debía conocer «las expresiones de amistad y afecto hacia Su Real Persona, con que en el último viaje a Nueva York del bergantín *Galveztown* se manifestó a su comandante don Adriano Troncoso, el señor Washington presidente de aquel Congreso, y particulares distinciones que le mereció dicho comandante». Por ello, remitía una copia del escrito que el teniente de navío Troncoso le presentó a su llegada a La Habana relatando los hechos.

El bergantín *Galveztown* arribó a Nueva York, con saludo formal de la plaza, el 25 de julio de 1790, al mando, como se ha señalado, del teniente de navío Adriano Troncoso, aunque no era la primera vez que recalaba en este puerto, pues había realizado un viaje anterior en 1789. El día 28 fue recibido por George Washington, cuando ya era presidente de la Unión. El «general de las colonias inglesas», tal y como se nombra a Washington, recibió y honró al comandante, Adriano Troncoso, al que mostró la satisfacción que le causaba «ver en las costas de su mando el pabellón español, como convincente prueba de la estimación que tenía a nuestro soberano». Asimismo, le manifestó su afecto por el rey y la nación española, de forma que «si su edad fuese veinte años menos avanzada, conocería nuestro Soberano, un fiel amigo». Por todo ello, le ofrecía su ayuda en el caso de que se declarase la guerra entre España y Gran Bretaña, siempre que no fuese de tropas ya que su gente, «de resultas del destrozo que padeció en la defensa de su libertad», aún no estaba recuperada.

Los documentos se enviaron a Madrid por duplicado, como era habitual en el procedimiento de remisión de correspondencia a la Península, para asegurar la llegada de uno de los ejemplares. Por ello, encontramos el principal y el duplicado de los oficios en el fondo documental de la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina.

Estos documentos están digitalizados en la Biblioteca Virtual de Defensa (Ministerio de Defensa), y son accesibles en la URL <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/estaticos/contenido.cmd?pagina=estaticos/presentacion>.

La transcripción de los documentos que el lector encontrará después de su reproducción facsimilar es obra de Silvia A. López Wehrli, que ha conservado la grafía de los textos originales salvo en lo tocante a la acentuación.

6

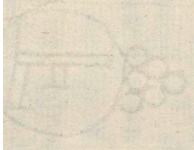
N.º 591

7

Havana 20 de Nov. de 1791.

El Com. de Fructuosa Araoz.

Remite copia a Oficio del Com. de
el Bergantin Galvez refiriendo
las expresiones de amistad y
afecto ácia S. M. conq. se le
manifestó en su ultimo viaje
a Nueva York el Presidente
del Congreso Washington.



Exmo^o S.^o

cr. 591.

Se incluye copia de oficio del Comandante del Ber-gamin Salvestorin, en que hace relacion de las expresiones de amistad y afecto acia la R.^a Persona de S.^a M.^a, con que se le manifestó en su ultimo viaje a Nueva York, del Comandante D. Adriano Fonseca, el Sr. Washington Presidente de aquel Congreso, y particulares distinciones que le mereció dicho Comandante, le previne me lo expusiere todo por escrito, como lo hizo; y de ello, dirijo a V. E. la adjunta copia, por si tuviere por conveniente, presentar su contenido a los R.^{os} S.^{os}.

Dios que a V. E. m. a. Havana 20 de Enero de 1791.

Exmo S.^o
 Juan de Arce

Exmo S.^o B.^o Fr. D. Antonio Valdes.

9
Del Com.^{te} } Como S.^{or} Cumpliendo con la orden verbal, que V. E. se ha servido
Bergamini } darme ayá, haré á V. E. menuda relacion de quanto me ha oca-
Galveston. } rido con el General de las Colonias Inglesas el S. Wamington, en de-
bido obsequio de la grantud y atención que le ha merecido la van-
daxa de nuestro Monarca, en mi ultimo viage á la Ciudad de
Nueva York.

Difondo en aquel Puerto con el Bergamini Galveston de mi
mando el dia 25 de Julio del año próximo pasado, y seguidam.
paué á las 10 de la mañana del 28, á cumplimentar al propio
Presidente, por no haver admitido antes, deques de cuió acto de
jurta ceremonia, me tomó la mano con raras y afectas expresiones,
relativas á la extraordinaria complacencia que tenía, con vér en
las Cortas de su mando el Pavellon Español, como convincente
prueba de la estimación que tenía á nuestro Soberano.

En prueba de ella, hizo que la Plaza le saludase formalmente,
y que se le expresase que solo mereció una Fragata Britanica que fué con
el unico obieto de cumplimentar este Personaje á Nueva York; á
que es digno de añadir, no haver convenido con aquel Sacerde
en facilitarle los auxilios de gente, y viveres que havia solicitado,
para el armamento actual, por sola la consideracion de creer, se
dirigia unicamente contra nuestra Potencia; en vista de lo qual,
preguntó la de Londres, si podría con seguridad levantar la tro-
pa que tenía en la Frontera de los Estados Unidos, á q. contextó

el Sr. Washington, podría verificarlo con la confianza, de que por su parte ninguna imbuision, ni molestia experimentarían; baste como seguro, las trasladó á las Islas de Bahama y Jamaica.

Las circunstancias de ésta ocurrencia, y el desvelo con que procurava apañar el progreso para éste Puerto del Salvaterra, sin molestia, ni recelo, le movieron á advertirme lo verificase con todo cuidado, por las exactas noticias que tenía de hallarse dos Fragatas de Guerra Inglesas cruzando sobre Filadelfia, y un Bergantin de la propia Nacion en las inmediaciones de la Torre de Santovés, sin saber el objeto de su excurso; agregando, que si me accediese en las cercanias de las Cortes de su mando, algun insulto, arribase al Puerto que mas á me proporcionase segun mi situacion, poniendole seguidamente con toda individualidad el motivo que hubiese concurrido, para tomar las activas providencias que exigiese la materia, ó la satisfaccion correspondiente.

Ningun secreto quedó á éste General que tocar, para manifestar con mas ingenuidad, la inclinacion que profesaba al Rey, y á la Nacion Española; porque la expresion de que si su edad fuese veinte años menos avanzada, conoceria nuestro Soberano, un fiel Amigo, es una prueba en mi concepto, de inclinacion por lo que viene de naturalidad y sencillez, con la qual adelantó su fineza á dejar la comprobacion expus. lenimiento, para en el caso de que se declarase la Guerra entre la nuestra, y la porce Britanica; apesar de la infamia con que produjo, procedió

ésta en tal caso, ofreciendo á aquella, quantos auxilios pidiese, á excepción de gente, porque no la contemplava á un en disposición de servir con un ardor proporcionado á su deseo, de resultas del desbaxo que padeció en la defensa de su libertad, del qual todavia no la considera recuperada.

Concluí su conferencia, con apretarme de nuevo la mano, y prevenirme, que á mi salida, saludase para que en todo fuese conseqüente, y provable la estimacion, aprecio, y buena armonía que deseava conservar con nosotros: et ésta distinguida demostracion, le tribuè las devidas gracias de parte del Rey, exponiéndole era muy sensible no poder darle una prueba de mi reconocimiento y exactitud, á causa de la precion en que me hallava de dar la vela sin demora, en cumplimiento de un oficio que el dia anterior havia recibido del encargado de creogocio D. Jose Ignacio de Bian, para conducir un Buque del Rl. servio al destino que fuese mas conveniente; y despues de haverme despedido, di' las disposiciones conducentes para ejecutar el valido, que se hizo en los propios terminos que el dia de mi entrada el 1º de Julio del propio año, en frente de su Palacio, sobre las Gavias, disparando quinze cañonazos, y dandole por cinco veces la voz de Viva el Rey, por la tripulacion de este buque, haviendo sido la contestacion reciproca, con igual numero de tiros.

He hecho á V.C. al mismo tiempo que puntual informe

de quanto me pasó con el Sr. Warinhton, una ligera pero verdadera pintura, de la atención, política y emers, conq. éite General honró un Oficial del Rey de España, y así de conducir con las demás ocurrencias hasta mi salida, y protección, por si pudiesen conducir a algo, debo añadir á. c. que en vista del oficio que me comunicó en 26 de Julio el referido Sr. cargado de Negot. y recibí el siguiente día, y de los auxilios que le pedí en la misma fecha; di la vela el 1.º de Julio en los términos, y disposición de que avné á. c. a mi entrada en éste Puerto en Papel de 3 de Agosto del mismo año; donde nuevamente partié a. c. todos los acontecimientos de la navegación.

Dio que á. c. m. a. Pergamin Salvestorn al entrada en el Puerto de la Havana á 15 de Enero de 1791. Como
 Sr. Adriano Tromeros Comis. Sr. D. Juan de Otraz.
 Es copia.

Juan de Otraz

TRANSCRIPCIÓN

Documento 1

(Cruz)

Nº 591

Habana 20 de enero de 1791

El Comandante General de Marina Araoz

Remite copia de oficio del Comandante del Bergantín *Gálvez* refiriendo las expresiones de amistad y afecto [h]acia S.M. con que se le manifestó en su último viaje a Nueva York el Presidente del Congreso Wuas[h]in[g]ton.

Excelentísimo Señor

Nº 591

Habiéndome parecido que son dignas de la noticia de S.M., las expresiones de amistad, y afecto hacia Su Real Persona, con que en el último viaje a Nueva York, del Bergantín *Galveztown*, se manifestó a su Comandante Don Adriano Troncoso, el señor Was[h]in[g]hton Presidente de aquel Congreso, y particulares distinciones que le mereció dicho Comandante, le previne me lo expusiese todo por escrito, como lo hizo; y de ello, dirijo a V.E. la adjunta copia, por si tuviese por conveniente, presentar lo contenido a los Reales Pies.

Dios guarde a V. E. muchos años. Habana 20 de Enero de 1791.

Excelentísimo Señor

Juan de Araoz (*rúbrica*)

Excelentísimo Señor Baylio Frey Don Antonio Valdés

(*Al margen*)

Se incluye copia de oficio del Comandante del Bergantín *Galveztown*, en que hace relación de las expresiones de Amistad y afecto [h]acia la Real Persona de S.M., con que se le manifestó en su último viaje a Nueva York el Señor Was[h]in[g]ton Presidente de aquel Congreso.

Documento 2

(*Al margen*)

Del Comandante del Bergantín *Galveztown*.

Excelentísimo Señor. Cumpliendo con la orden verbal, que V.E. se ha servido darme ayer, hare a V.E. menuda relación de cuanto me ha ocurrido

con el General de las Colonias Inglesas el Señor Was[h]in[g]hton, en debido obsequio de la gratitud y atención que le ha merecido la bandera de nuestro Monarca, en mi último viaje a la ciudad de Nueva York.

Di fondo en aquel puerto con el Bergantín *Galveztown* de mi mando el día 25 de Julio del año próximo pasado, y seguidamente pasé a las 10 de la mañana del 28, a cumplimentar al propio Presidente por no haber admitido antes, después de cuyo acto de justa ceremonia, me tomó la mano con raras y afectas expresiones, relativas a la extraordinaria complacencia que tenía, con ver en las costas de su mando el Pabellón Español, como convincente prueba de la estimación que tenía a nuestro Soberano.

En prueba de ella, hizo que la plaza le saludase formalmente, expresión que solo mereció una Fragata Británica que fue con el único objeto de cumplimentar este personaje a Nueva York; a que es digno de añadir, no haber convenido con aquel gabinete en facilitarle los auxilios de gente y víveres que había solicitado, para el armamento actual, por sola la consideración de creer se dirigía únicamente contra nuestra Potencia; en vista de lo cual, preguntó la de Londres, si podría con seguridad levantar las tropas que tenía en la Frontera de los Estados Unidos, a que contestó el Señor Was[h]in[g]hton, podría verificarlo con la confianza, de que por su parte ninguna invasión, ni molestia experimentarían, bajo cuyo seguro, las trasladó a las Islas de Bahama y Jamaica.

Las circunstancias de esta ocurrencia, y el desvelo con que procuraba afianzar el progreso para este puerto del *Galveztown*, sin molestia, ni recelo, le movieron a advertirme lo verificase con todo cuidado, por las exactas noticias que tenía de hallarse dos Fragatas de Guerra Inglesas cruzando sobre Filadelfia, y un Bergantín de la propia Nación en las inmediaciones de la Torre de Santovey, sin saber el objeto de su crucero; agregando, que si me acaeciese en las cercanías de las costas de su mando, algún insulto, arribase al Puerto que más se me proporcionase según mi situación, noticiándole seguidamente con toda individualidad el motivo que hubiese concurrido, para tomar activas providencias que exigiese la materia, o la satisfacción correspondiente.

Ningún resorte quedó a este General que tocar, para manifestar con más ingenuidad, la inclinación que profesa al Rey, y a la Nación Española, porque la expresión de que si su edad fuese veinte años menos avanzada, conocería nuestro Soberano, un fiel Amigo, es una prueba en mi concepto, de inclinación por lo que tiene de naturalidad y sencillez, con la cual adelantó su fineza a dejar la comprobación de sus sentimientos, para en el caso de que se declarase la Guerra entre la nuestra, y la corte Británica, a pesar de la injusticia con que produjo, procedería ésta en tal caso, ofreciendo a aquélla, cuantos auxilios pidiese, a excepción de gente, porque no la contemplaba aún en disposición de servir con un ardor proporcionado a sus deseos, de resultas del destroso que padeció en la defensa de su libertad, del cual todavía no la considera recuperada.

Concluyó su conferencia, con apretarme de nuevo la mano, y prevenirme, que a mi salida, saludase para que en todo fuese consecuente, y probable la

estimación, aprecio, y buena armonía que deseaba conservar con nosotros. A esta distinguida demostración, le tribute las debidas gracias de parte del Rey, exponiéndole era muy sensible no poder darle una prueba de mi reconocimiento y exactitud, a causa de la precisión en que me hallaba de dar la vela sin demora, en cumplimiento de un oficio que el día anterior había recibido del encargado de Negocios Don José Ignacio de Biar, para conducir un Pliego del Real Servicio al destino que fuese más conveniente; y después de haberme despedido, di las disposiciones conducentes para ejecutar el saludo, que se hizo en los propios términos que el día de mi entrada el 1º de Julio del propio año, enfrente de su Palacio, sobre las Gavias, disparando quince cañonazos, y dándose por cinco veces la voz de Viva el Rey, por la tripulación de este buque, habiendo sido la contestación recíproca, con igual número de tiros.

He hecho a V. E., al mismo tiempo que puntual informe de cuanto me pasó con el señor Was[h]in[g]hton, una ligera, pero verdadera pintura de la atención, política y esmero, con que este General honró a un oficial del Rey de España; y a fin de concluir con las demás ocurrencias hasta mi salida, y posteriores, por si pudiesen conducir a algo, debo añadir a V.E., que en vista del oficio que me comunicó en 26 de Julio el referido Encargado de Negocios y recibí el siguiente día, y de los auxilios que le pedí en la misma fecha; di la vela el 1º de julio en los términos y disposición de que avise a V.E. a mi entrada en este Puerto en Papel de 3 de agosto del mismo año, donde menudamente participo a V.E. todos los acontecimiento de la navegación.

Dios guarde a V.E. muchos años; Bergantín *Galveztown* al Ancla en el Puerto de la Habana a 15 de Enero de 1791. Excelentísimo Señor. Adriano Troncoso. Excelentísimo Señor Don Juan de Araoz.

Es copia.

Juan de Araoz (*rúbrica*)

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

RECENSIONES

CRESPO-FRANCÉS Y VALERO, José Antonio: *Españoles olvidados de Norteamérica*. ACTAS, S.L. (ISBN 978-84-9739-155-9), Madrid, 2017, 662 páginas.

Detallado trabajo de recopilación de las actividades desarrolladas por los españoles en Norteamérica, para rescatar del olvido a muchos de aquellos intrépidos personajes, esforzados exploradores de las costas norteamericanas del Atlántico y del Pacífico que se encargaron de llevar por aquellas distantes latitudes nuestra cultura, nuestras creencias, nuestra idiosincrasia y nuestra forma de ser, colonizando extensos territorios o protagonizando otras aventuras.

Mucha gente desconoce que, durante más de doscientos años, aproximadamente las tres cuartas partes de Norteamérica estuvieron bajo el dominio de España. Y que durante mucho tiempo la bandera española ondeó en amplios territorios de América, desde Tierra de Fuego hasta Alaska, por Florida, California, Oregón o el norte de los ríos Misisipí y Misuri. La huella española en aquellos parajes fue extensa, como demuestran innumerables mapas de la época y evidencia aún en nuestros días la toponimia de ciudades como San Francisco, San Agustín, Monterrey, San Diego o Santa Bárbara, o estados norteamericanos como Florida —denominada así por haber sido descubierta en Pascua Florida—, Oregón —que toma su nombre de los indios del lugar, que agrandaban sus orejas con adornos—, o Arizona —a la que se llamó de ese modo por lo árido de sus tierras—, por poner unos ejemplos que no resultan extraños a nadie. Pero lo que muy pocos saben es el origen de dichos topónimos, es decir quién los puso y qué hacía allí. Y esto es lo que nos cuenta, con gran rigor y pormenorizadamente, el autor, José Antonio Crespo-Francés y Valero.

Personajes como Ponce de León, Hernando de Soto, Alvar Núñez Cabeza de Vaca, Pánfilo Narváez, Tristán de Luna, Menéndez de Avilés, Rodríguez Cabrillo, Pedro Rivera, Bernardo de Gálvez, Dionisio Alcalá Galiano, Malaspina, Mourelle y muchos, muchos otros se asoman a estas páginas para reclamar la parcela que les corresponde en el solar de la rica historia de España, a veces tan olvidada y en ocasiones hasta vilipendiada. Todos ellos fueron protagonistas de grandes aventuras por Norteamérica, narradas en este libro: descubrimientos, colonizaciones, exploraciones costeras y tierra adentro desde México hasta Alaska o Chesapeake, intervenciones en favor de la independencia de Estados Unidos, misiones y presidios, etc.

El libro también reserva un amplio espacio a la gran labor misionera desarrollada por muchos frailes y religiosos españoles, entre los que destaca el franciscano fray Junípero Serra, que fundó por sí mismo o contribuyó a la creación de nueve de las veintiuna misiones que, junto con los presidios, constituían la red de asentamientos hispanos en la Alta California. Esta red, unida

por el Camino Real, fue la base sobre la que se tejió el entramado de las que hoy son grandes ciudades californianas.

Tras la lectura de este libro es fácil ver y comprender que España y Estados Unidos tienen muchos momentos de historia compartida, historia común que enriquece a ambos países pero ha sido muy poco difundida. A paliar este desconocimiento viene esta obra, a cuya lectura invitamos encarecidamente.

SÁNCHEZ CARRIÓN, José María: *La embajada inacabada de Jorge Juan en Marruecos*. Fondo Editorial de Ingeniería Naval (ISBN 978-84-939303-5-6), Madrid, 2017, 331 páginas.

Esta obra de José María Sánchez Carrión, gran conocedor de la vida y milagros del polifacético Jorge Juan de Santacilia (marino, sabio e incansable trabajador), relata la embajada que, en la segunda mitad del siglo XVIII, llevó a cabo dicho personaje en Marruecos para firmar un tratado, en un intento de establecer de una vez por todas la paz entre España y el reino magrebí, y abrir unas relaciones diplomáticas firmes y duraderas, tras años y años de enfrentamientos, hostilidades y guerras.

El libro comienza citando los antecedentes del tratado en ciernes, con referencias históricas desde los Reyes Católicos hasta 1765, en que el sultán de Marruecos y el rey de España fueron capaces de vencer odios, rencillas y hostilidades, y acordaron enviarse mutuamente sendas embajadas.

A continuación narra con todo rigor los viajes de los dos embajadores embarcados en esta aventura, aderezándolos con todo lujo de detalles anecdóticos, pero sin ocultar la importancia histórica que dichos viajes tuvieron y que conforman la parte fundamental de esta obra. Los viajes fueron sucesivos. El primero lo emprendió el embajador marroquí Ahmad-al-Gazzal, y a continuación lo hizo su homólogo español por Marruecos.

Como dice Sánchez Carrión, son unos hechos que tuvieron lugar entre los años 1766 y 1767, dieron sus frutos, pero dejaron asuntos abiertos que aún ahora, más de dos siglos después, siguen irresueltos, motivo por el cual llama a su obra «embajada inacabada».

El viaje por España del embajador marroquí Ahmad-al-Gazzal, que transcurrió entre mayo de 1766 y principios de 1767, le llevó por Ceuta, Jerez, Sevilla, Córdoba, Madrid, La Granja, Segovia, El Escorial, Madrid, Aranjuez, Murcia, Cartagena, Granada y Cádiz. Los hitos del de Jorge Juan por Marruecos, que discurrió de febrero a julio de 1767, fueron Tetuán, Marrakech y Mogador, con regreso por último a Cádiz. Entreveraron los dos viajes recepciones, intercambios de regalos y todas las actividades que suelen adobar las visitas de este tipo, además de audiencias, conversaciones, reuniones de trabajo y firma de documentos.

En su obra, Sánchez Carrión incluye comentarios sobre las negociaciones realizadas, inserta los 19 artículos del Tratado de Paz y Comercio hispanomarroquí, analiza los acuerdos alcanzados, comenta los resultados obtenidos,

señala los flecos que quedaron por resolver, acota la localización de Santa Cruz de la Mar Pequeña —que fue el primer asentamiento español en la costa atlántica de África, establecido por la corona de Castilla—, y repasa la situación y problemática actual del Sahara Occidental, territorio que en su día llegó a ser la provincia número 53 de España.

El libro, que se complementa con una heterogénea colección de veinte anexos relativos a la embajada de Jorge Juan, resalta la figura del marino español, su habilidad y capacidad negociadora, y resulta una aportación amena y muy detallada de un pasaje escasamente conocido de la historia de España.

PÉREZ GALDÓS, Benito: *Trafalgar* (ed. de José Andrés ÁLVARO OCÁRIZ). Desi-rédiciones (ISBN 9781973569749), 2018, 266 páginas.

Plausible aportación al acervo galdosiano es esta edición crítica de *Trafalgar*, el conocido «episodio nacional» de don Benito, cuyo editor, José Andrés Álvaro Ocariz, enriquece notablemente la información histórica proporcionada por la novela.

El libro se divide en tres partes. En la primera, el editor nos presenta la obra y traza una semblanza de Benito Pérez Galdós, nacido el 10 de mayo de 1843 y fallecido el 4 de enero de 1920, analizando con especial énfasis las 46 novelas que se agrupan en los *Episodios nacionales*. Escrita entre 1873 y 1912, esta colección se compone de cinco series. El marco cronológico de la primera se extiende desde el reinado de Carlos IV hasta la Guerra de la Independencia; el de la segunda, desde el regreso de Fernando VII hasta la «década ominosa», y el de la tercera, desde la primera guerra carlista hasta la boda de Isabel II con Francisco de Asís de Borbón. El trasfondo histórico de la cuarta es el reinado isabelino, y el de la quinta, en fin, el Sexenio, la Regencia y los primeros años de la Restauración. *Trafalgar*, publicada en 1873, es precisamente la obra que inaugura la colección.

La novela propiamente dicha ocupa íntegramente la segunda parte. En ella, Galdós narra la vida de Gabriel Araceli, protagonista de la serie, criatura de pura ficción que, siguiendo el esquema de la novela de madurez, desde su infancia de pícaro seguirá una peripecia vital que le llevará a convertirse en un honorable ciudadano. La novela nos describe el entorno de Araceli y los personajes que en él se movían: don Alonso, Marcial, doña Francisca, Malespina, doña Flora, doña Rosita... Pero el nudo de la narración es el desastroso combate del 21 de octubre de 1805 en Trafalgar, que es relatado detalladamente, con una amenidad que no excluye el rigor, desde la perspectiva de Gabriel, quien participa en la legendaria batalla a bordo del enorme navío de línea *Santísima Trinidad*. Como no podía ser de otro modo tratándose de una edición crítica, este apartado viene acompañado de un aparato de notas que enriquecen el texto galdosiano mostrando sus concordancias con obras literarias como el *Quijote*, el *Lazarillo de Tormes*, *El sí de las niñas* o el *Buscón*, y aportando aclaraciones históricas o geográficas y explicaciones sobre térmi-

nos náuticos o caídos en desuso, cuya comprensión puede resultar difícil para el lector.

La tercera parte la componen una serie de apéndices en los que se insertan documentos de tanto interés como el discurso de ingreso de Galdós en la Real Academia Española, pronunciado el 7 de febrero de 1897; el prólogo que el propio autor redactó para una de las ediciones de *Trafalgar*, donde desgrana interesantes comentarios e indica las fuentes documentales que utilizó; una detallada relación de los documentos que sobre Trafalgar se conservan en el Museo Naval; y, por último, un archivo fotográfico de placas votivas conservadas en el Panteón de Marinos Ilustres, y de los retratos y objetos que se conservan en el Museo Naval de Madrid relacionados con personajes que tomaron parte en el combate y son citados a lo largo de la novela: Churruca, Cisneros, Alcedo y Bustamante, Escaño o Cayetano Valdés.

Interesante obra, que enriquece la de por sí estimable novela de Galdós y que con sus acotaciones históricas, técnicas, literarias y lingüísticas ayuda a mejor comprender la narración del ilustre escritor canario.

FERNÁNDEZ TORAÑO, Antonio: *Pedro Menéndez de Avilés. Señor del Mar Océano, adelantado de Florida*. Edaf (ISBN 978-84-414-3791-3), 2018, 485 páginas.

Amplia y detallada biografía del insigne asturiano Pedro Menéndez de Avilés, gran marino, conquistador y colonizador, a modo de homenaje en vísperas del quinto centenario de su nacimiento, acaecido en la villa de su nombre el 15 de febrero de 1519 y que se conmemorará el próximo año de 2019.

La obra, arrancando de la niñez y juventud del protagonista, en la que ya muestra su inclinación por las cosas de la mar, nos relata sucesivamente sus actividades de corsario y sus primeros viajes al Nuevo Mundo, su participación en la escolta de Felipe II en su viaje a Inglaterra para contraer matrimonio con María Tudor, sus actividades como capitán general de la Carrera de Indias, sus pleitos con la Casa de Contratación, y los veinte meses de cárcel que tuvo que sufrir en Sevilla en el periodo 1563-1565.

Pasa luego la biografía a ocuparse de la lucha española contra los hugonotes, a raíz de sus actividades en Florida y el Caribe encabezados por Jean Ribault. Narra con gran detalle los preparativos de las fuerzas navales y terrestres de Avilés para hacerles frente, la partida de Cádiz en junio de 1565, el viaje pasando por Canarias, la llegada a la Florida y la fundación de la ciudad y fuerte de San Agustín, la más antigua de Estados Unidos. Entra después de lleno este apartado en los enfrentamientos con los hugonotes, que se saldarán con la muerte de Ribault, y remata con las exploraciones y conquistas realizadas en la península para consolidar la presencia española en aquellas tierras, como corolario de la campaña.

Finaliza la parte central de la obra con el relato de otras etapas en la trayectoria vital de Menéndez de Avilés, como la expulsión de los jesuitas, su fase

de gobernador de Cuba y de capitán general de la Armada del Caribe, su regreso a España, y la organización de una armada en Santander.

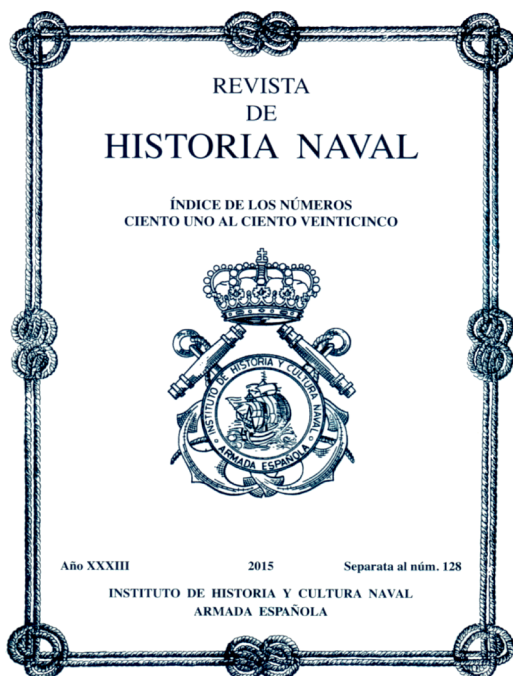
Cierran el libro tres apéndices que completan la amplia información aportada por esta obra, centrados en la familia de Menéndez de Avilés, y en sendas descripciones de la Florida en el siglo XVI y de la ciudad de San Agustín y castillo de San Marcos.

Obra exhaustiva, bien documentada y ampliamente ilustrada, en la que Antonio Fernández Toraño demuestra su erudito dominio de la figura del protagonista y de su contexto, figura entre cuyos hechos destacó la conquista de la Florida, su empresa más celebrada en los libros de historia. Aunque, como nos muestra Toraño, Avilés, hombre de acción donde los haya, participó en muchas otras empresas, y su actividad, cuyas primeras manifestaciones se remontan a los primeros años de su existencia, se mantuvo a lo largo de su vida hasta su fallecimiento en 1574, a los cincuenta y cinco años.

M.G.F.

ÍNDICES

DE LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Está a la venta el tomo IV de los ÍNDICES GENERALES de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, que comprende los contenidos de los números 101 al 125 distribuidos en las entradas que siguen:

- 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 números 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



BOLETÍN DE INSCRIPCIÓN

Nombre/Razón social
N.I.F./C.I.F., con domicilio en
calle de Código Postal
provincia e-mail
teléfono a cuyo efecto remite por transferencia
bancaria. Se efectuará en la c/c. número 0182 9072 51 0201517110 a
nombre de esta Funcación, en el BBVA, la cantidad de
Euros a que asciende el importe de dicha inscripción como BENE-
FACTOR, en la modalidad

..... de de 201....

Firma

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, Cuartel General de la Armada, 1, 1.º 28014 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

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





SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

