REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Año XXXVII **2019** **Núm. 145**

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Año XXXVII 2019 Núm. 145

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

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: RHN@mde.es

CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES
https://cpage.mpr.gob.es/

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

IMPRIME:

Ministerio de Defensa.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2019.
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).

SUMARIO

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Juan Ramón Fernández Pacios, es licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Santiago de Compostela, especialidad en Historia Contemporánea. Actualmente desarrolla su actividad profesional en el Centro de Información e Interpretación del Camino Norte, ubicado en la ciudad de Mondoñedo (Lugo), del cual es el responsable encargado. Previamente a ocupar este cargo estuvo trabajando en el Archivo Histórico Diocesano de Mondoñedo. Sus líneas de investigación histórica se han centrado sobre el estudio de las peregrinaciones a Santiago de Compostela y la hospitalidad jacobea. También ha descubierto y documentado una nueva ruta de peregrinación, aún sin oficializar, conocida como El Camino del Mar. Entre sus publicaciones destacamos los libros: *O Camiño de Santiago na Mariña Lucense (*2004); 2009.- *Hospitalidade e peregrinación. O Camiño do Norte na Mariña Luguesa (2009); O Camiño Norte: Patrimonio Documental. Actas del Congreso El Camino de Santiago para el siglo XXI (2010); O Camiño do Mar (2011).* Ha colaborado con varias revistas e impartido conferencias sobre los temas anteriormente citados así como sobre el tema de la presencia de piratas y corsarios en las costas lucenses. Durante dos años ha mantenido en el periódico *El Progreso* la sección Mar de Mortos, donde, dominicalmente, escribía un artículo de temática marinera.

Francisco Javier Álvarez Laita es ingeniero industrial con una larga carrera como consultor, gestor de proyectos y director de división. Dirige el Archivo MdR Almirante de Castilla, entidad dedicada a la realización de estudios de temática naval, actual e histórica. Su nombre es unánimemente conocido en el sector por sus proyectos de consultoría para fuerzas navales de diversos países, su actividad como conferenciante en universidades y el Cuartel General de la Armada, sus tres trabajos monográficos sobre temas navales y de artillería de costa y los cinco libros que ha firmado acerca de la misma materia: *Buques internados en España en las dos guerras mundiales; S-80. Presente de un submarino para el futuro; Buques anfibios. Las realizaciones de Navantia; Guerra fluvial irregular. Fuerzas de combate en los ríos de América*, y *Necesidades de control del Espacio Marítimo Español. Hacia un Servicio de Guardacostas*. Álvarez Laita es autor asimismo de cerca de 300 artículos de temática naval, tanto histórica como de actualidad, recogidos por las principales revistas especializadas españolas y europeas.

Antonio Laborda Orihuela ha sido estadístico técnico diplomado, por oposición pública, entre 1977 y 2007, y es director de la editorial La Hoja del Monte desde 2007. Jefe del proyecto Sistema Informático de Nomenclaturas, impartió un seminario sobre la materia en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) en 1993, y fue director de la sección de estadísticas históricas del Instituto Nacional de Estadística (INE). Obras como *Las descripciones de Fernando Colón. Una visión de la España del Renacimiento* (INE, 2002) o *Viajar en la España del* Quijote. *Guías de viaje y viajeros en la España de Felipe III* (La Hoja del Monte, 2005) figuran entre sus publicaciones más destacadas. Laborda Orihuela es miembro de número de la Asamblea Amistosa Literaria y cronista oficial de la villa de Valdemorillo.

Luis Santiago Rodríguez Aedo es licenciado en Ciencias Físicas (especialidad Automática y Electrónica) y estadístico técnico diplomado del Estado. En la actualidad trabaja como informático en el Banco de España. Ha sido profesor de Base de Datos en la Facultad de Informática de la Universidad Politécnica de Madrid e impartido varios cursos organizados por el CREI (IBI/UNESCO) en la República Dominicana y España. Asimismo, dentro de la formación interna del Banco de España, ha diseñado e impartido cursos sobre bases de datos y protección de datos personales. En el ámbito de la historia naval, Rodríguez Aedo es coautor, junto con Antonio Laborda Orihuela, de *Historia de la Real Armada y asociados. Prensa y corsarios españoles en la Guerra del Asiento* (La Hoja del Monte, Madrid, 2018).

José María Blanco Núñez es capitán de navío del Cuerpo General de la Armada en situación de retiro. Fue comandante del dragaminas *Sil*, la corbeta *Diana*, la fragata *Cataluña* y el buque de aprovisionamiento de combate *Patiño.* Es diplomado en Estudios Avanzados de Historia Moder-

na por la Universidad Complutense. Ocupó el puesto de secretario general de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI) y de miembro de la comisión organizadora del CC Aniversario del Combate de Trafalgar y del Bicentenario de la Guerra de la Independencia. Ha participado en dieciséis congresos de historia militar, celebrados en cuatro continentes, y fue uno de los organizadores del XXXI Congreso de Historia Militar, Madrid (2005). Ha tomado parte en tres Congresos de Historia Marítima y de la Hidrografía. Coordinador y autor de *Historia militar de España*, publicada por la CEHISMI en colaboración con la Real Academia de la Historia. Está en posesión de diversas condecoraciones militares nacionales y extranjeras. Fue premio Virgen del Carmen por *La diversión de Tolón*, libro del que fue coautor con el almirante Indalecio Núñez Iglesias. Diploma de los premios Virgen del Carmen (2013) y de la Revista General de Marina (2015). Ha publicado varias obras individuales y otras colectivas. Premio Almirante Ceballos (Santander, 2017) y Marqués de Santa Cruz de Marcenado (2017), correspondiente de la Real Academia de la Historia y de la Academia de la Marina de Portugal y numerario de la Real de la Mar, y de la junta directiva del Comité Español de Ciencias Históricas.

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 la Real 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).

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 e 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 ha sido jefe de redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL desde 1994 y es consejero-colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL es una publicación periódica trimestral del Ministerio de Defensa, publicada por el Instituto de Historia y Cultura Naval, centro radicado en el Cuartel General de la Armada en Madrid, cuyo primer número salió en el mes de julio de 1983. Recoge y difunde principalmente los trabajos promovidos por el Instituto y realizados para él, procediendo a su difusión por círculos concéntricos, que abarcan todo el ámbito de la Armada, de otras armadas extranjeras, de la Universidad y de otras instituciones culturales y científicas, nacionales y extranjeras. Los autores provienen de la misma Armada, de las cátedras de especialidades técnicas y de las ciencias más heterogéneas.

La REVISTA DE HISTORIA NAVAL nació pues de una necesidad que justificaba de algún modo la misión del Instituto. Y con unos objetivos muy claros, ser «el instrumento para, en el seno de la Armada, fomentar la conciencia marítima nacional y el culto a nuestras tradiciones». Por ello, el Instituto tiene el doble carácter de centro de estudios documentales y de investigación histórica y de servicio de difusión cultural.

El Instituto pretende cuidar con el mayor empeño la difusión de nuestra historia militar, especialmente la naval —marítima si se quiere dar mayor amplitud al término—, en los aspectos que convenga para el mejor conocimiento de la Armada y de cuantas disciplinas teóricas y prácticas conforman el arte militar.

Consecuentemente la REVISTA acoge no solamente a todo el personal de la Armada española, militar y civil, sino también al de las otras Marinas, mercante, pesquera y deportiva. Asimismo recoge trabajos de estudiosos militares y civiles, nacionales y extranjeros.

Con este propósito se invita a colaborar a cuantos escritores, españoles y extranjeros, civiles y militares, gusten, por profesión o afición, tratar sobre temas de historia militar, en la seguridad de que serán muy gustosamente recibidos siempre que reúnan unos requisitos mínimos de corrección literaria, erudición y originalidad fundamentados en reconocidas fuentes documentales o bibliográficas.

NOTA EDITORIAL

LA REVISTA DE HISTORIA NAVAL ha sido desde su nacimiento el órgano de expresión del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN). Hasta la fecha, este había sido uno de los componentes de una unidad superior, el Órgano de Historia y Cultura Naval. Recientemente, por resolución del Ministerio de Defensa, el Órgano ha pasado a llamarse Instituto, y la REVISTA, que sigue siendo del Instituto, ha ascendido con ello un nivel organizativo. Y, aunque tal cambio no va a comportar efectos visibles en ella, sí es cosa que merece explicación. Y explicada queda.

Cambios mucho más visibles son los que se van producir por el hecho de que estamos en el proceso de dar a la REVISTA un carácter científico lo más desarrollado posible, como ya hemos anunciado. Esos cambios se verán reflejados a partir del número siguiente, en el que se habrá renovado, y aumentado, el Consejo de Redacción y se empezarán a notar las modificaciones en la publicación de los artículos que comporta tal proceso. Confiamos en que los cambios sirvan para mejorar la calidad de la REVISTA y, por tanto, aumentar la satisfacción de sus lectores.

Por lo demás, avanza el año y con él se van cumpliendo los planes culturales previstos para el IHCN. Entre los más destacados deben mencionarse la celebración de las Jornadas de Historia Marítima, que han tenido la novedad, rescatando una práctica de otros tiempos, de celebrarse fuera de Madrid, en esta ocasión en Avilés, por estar dedicadas a la figura de Pedro Menéndez de Avilés. Las Jornadas, que contaron con la presencia de la ministra de Defensa, tuvieron un gran éxito de público. De ello damos cuenta en la sección La Historia Marítima en el Mundo.

Los artículos que ofrecemos en este número tratan, como siempre, una panoplia de temas que van desde un estudio sobre el corso, hasta historias de la vida de barcos específicos o la biografía de un notable marino, asuntos que confiamos sean del agrado de nuestros lectores.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el Instituto de Historia y Cultura Naval, Servicio de Publicaciones de la Armada (C/ Montalbán 2, 28014 Madrid), así como en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 4 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de Mena 1, 1.ª planta
28014 Madrid (España)
Teléfono: 913 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

APUNTES SOBRE LA PRESENCIA CORSARIA EN LAS COSTAS DEL NORTE DE GALICIA: UNA APROXIMACIÓN CUANTITATIVA (SIGLOS XVIII Y XIX)

Juan Ramón FERNÁNDEZ PACIOS
Licenciado en Geografía e Historia

Resumen

Este artículo contiene un breve estudio cuantitativo sobre la presencia de corsarios, tanto extranjeros como nacionales, en las costas de la provincia de Lugo a lo largo de los siglos XVIII y XIX.

En sus páginas aparecerán corsarios franceses, holandeses e ingleses, sobre todo estos últimos, cuya presencia ha quedado documentada en todos los puertos del litoral lucense. Asimismo, asistiremos a la aparición en la zona de corsarios nacionales, tanto vascos como gallegos, representados estos en las figuras de comerciantes ribadenses y sus tripulaciones no gallegas. Asistiremos a cambios de alianzas y veremos cómo los antiguos enemigos se convierten en aliados.

Terminaremos recogiendo las campañas de corso del siglo XIX, con la División Cántabra de Porlier y la participación de una armadora ribadense en la campaña de corso durante la Guerra de la Independencia, y seremos testigos de los engaños a que los naturales recurrían para apresar barcos corsarios sin combate alguno.

Palabras clave: corso, Ribadeo, Viveiro, Lugo, Cenzano, Porlier, División Cántabra.

Abstract

This article is a brief cuantitative study about the presence of corsairs, foreign and national, in the province of Lugo, from the eighteenth century to nineteenth century.

In its pages, French, Dutch and English corsairs are portrayed, mainly these last ones, whose presence has been documented in all harbors of the

coast of Lugo. Also we will assist to the rise of Spanish corsairs in these shores, Vasque and Galician, being represented by merchants from Ribadeo who had on their command non Galician crews. We will assist too, to the change of alliances and we will see how old enemies turn into allies.

This text will conclude with corsairs' campaigns in the nineteenth century, with Porlier's Cantabrian Division and the participation of a woman ship-owner from Ribadeo in the campaign. The study also focuses on all the trickery used by the natives, in order to capture corsair's ships avoiding combat.

Key words: Corsair, Ribadeo, Viveiro, Lugo, San Ciprián, Porlier, Cantabrian Division

ESTE trabajo pretende ofrecer una breve aproximación cuantitativa al fenómeno del corso y su presencia en las costas cantábricas gallegas entre los siglos XVIII y XIX. Por tanto, no es nuestra intención profundizar ni en el origen del corso, ni en su terminología, ni en el grado de operatividad que alcanzó en esta zona, aspectos todos ellos sobre los que existe abundante bibliografía[1].

Así pues, este artículo debe ser considerado una suerte de armazón de un edificio, el cual, para su remate, precisa de una serie de trabajos complementarios en los que estamos inmersos y que confiamos en que aportarán abundante luz sobre este fenómeno, digno de la mayor de las atenciones por parte de los investigadores.

Aunque hemos podido documentar la presencia de embarcaciones corsarias en las costas lucenses ya en el siglo XV –documentación que se acentúa

(1) Para un conocimiento en profundidad del «corsarismo», sirvan las obras de OTERO LANA, Enrique: «Los corsarios vascos en la Edad Moderna», en *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, núm. 5, Untzi Museoa/Museo Naval, Donostia/San Sebastián, 2006, pp. 193-227; *La Guerra de la Oreja de Jenkins y el corso español (1739-1748). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 44, Madrid, 2004; «Una vida de pillaje, haraganería y libertad. La indisciplina de los corsarios vascos», en *Itsas Memoria*, núm. 7, 2012, pp. 477-486, y *La piratería y el corso en Flandes y el Cantábrico*, http://www.armada.mde.es/archivo/mardigitalrevistas/cuadernosihcn/46cuaderno/cap02.pdf

Véanse también LUCENA SALMORAL, Manuel: «Vicente Antonio de Icuza y el noble oficio de corsario español», en *Itsas Memoria*, núm. 5, 2006, pp. 393-413; RIVOLA, Carlos: «A alfanje y pistola. Ficción, figuración y realidad en el corso y la piratería de la costa vasca (siglos XVI-XIX)», ibídem, pp. 229-244; AGUADO CANTABRANA, Oskar, y ETXEBERRIA GALLASTEGI, Ekaitz: «Aproximación al corso vizcaíno en la guerra de la Oreja de Jenkins (1739-1748): el ejemplo de *Nuestra Señora de Begoña y San José* alias *Marte Vizcaíno*», en *Clio & Crimen. Revista del Centro de Historia del Crimen de Durango*, núm. 11, 2014, pp. 227-246; ZABALA URIARTE, Aingeru: «La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico», en *Itsas Memoria*, núm. 5, pp. 325-356, y CÁCERES Y BLANCO, Ignacio: *Los corsarios del Cantábrico durante el reinado de Carlos IV*, Centro de Estudios Montañeses, Santander, 1965.

Para el corso gallego del XVIII véase VÁZQUEZ LIJÓ, José Manuel: «El corso gallego en la Guerra del Asiento (1739-1748). Escenarios, actores y presas», en *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 26, 2017, pp. 119-148. DOI: http://dx.doi.org/10.15304/ohm.26.4422

para el XVI–, este trabajo se circunscribe cronológicamente al siglo XVIII y a la primera década del XIX.

La presencia corsaria en las costas gallegas, tanto nacional como extranjera, tiene su explicación en la «existencia de una extensa fachada litoral dotada de numerosos abrigos naturales y su ubicación en la gran ruta marítima que unía Europa del Norte con América»[2]. A esto hay que sumar los constantes enfrentamientos militares sostenidos por la corona española, lo que convierte las costas gallegas en una zona de guerra, propicia para los corsarios en busca de botín.

A estas razones debemos añadir la escasa importancia que la Corona, ya desde el siglo XVI, había dado a la defensa costera gallega, tanto en baterías como en la creación de una armada vigilante y protectora. Aparte de la Corona, las siete grandes ciudades de Galicia eran reticentes a sostener económicamente una armada gallega, idea que solo se materializaba cuando el peligro de ataques enemigos por mar pasaba de lejano a inminente[3].

Corsarios en el siglo XVIII

Teniendo en cuenta el estado de las defensas costeras lucenses, penoso en unos casos e inexistente en otros, no es de extrañar que, al año siguiente del comienzo de la Guerra de Sucesión (1701-1713), se reciba en Ribadeo la orden de enviar a todos los hidalgos a combatir. La villa solicita al rey la derogación de esta orden, pues significaría su desamparo ante posibles ataques por parte de flotas enemigas: «…por influencia del Conde, se mandó al Capitán General que no sacase gente de Rivadeo y que sus vecinos estuviesen dispues-

---

(2) SAAVEDRA VÁZQUEZ, M.C.: «Política naval, corsarios y armadas en la Galicia moderna», en *Minius*, núm. 21, 2013, p. 88.

(3) La reacción de la ciudad de Mondoñedo ante una real provisión relativa a la creación de una armada gallega es la siguiente: «la provision real / adelante contenida que oy dia avia sido entregada se escriviesen cartas / a los consistorios de Ribadeo y Vivero para que enviasen dos otras / personas de sus ayuntamientos e de las villas que fuesen espertas en la / arte de navegar para consultar con ellos y conferir lo que su magestad manda». La razón de esta necesidad estaba en la presencia de corsarios en las islas Sisargas, razón por la cual «su magestad / siendo ynformado de lo suso dicho a mandado que se mire / en el remedio que se podia dar para hescusar que / los dichos navios no vengan a las dichas yslas y agan los / dichos danos y si lo seria armandose tres o quatronabios / que andasen de armada guardando la costa deste reino y / de que porte convenia que fuese y la gente que seria // nesçesarioandubiesen en cada uno dellos y lo que costaria el armar / los dichos nabiosasta ponerlos en la mar». Extractado del blog https://mondomedieval.blogspot.com.es/2017/04/1573-intento-de-creacion-de-una-armada.html; autor, REIGOSA MÉNDEZ, Roberto. Publicado el 3 de abril del 2017. Transcripción del acta municipal de 23 de abril de 1573.

La villa de Ribadeo cumple también con la orden; y, en 1575, en las cuentas municipales del año anterior, podemos leer que se pagaba al regidor Ares González de Prelo la cantidad de «quarenta reales que se le devian por que los avia pagado a quenta que dende esta villa llevo a la Audiencia Real ciertos recados tocantes a la armada contra los corsarios de la mar e a las armas que en esta villa abia». Archivo Municipal de Ribadeo, libro de actas 1564-1612, f. 12r.

tos a la defensa de la villa, disponiéndose lo mismo respecto a Vivero, Cillero, Burela y los demás puertos de esta costa»[4]. Que el rey acepte la petición de Ribadeo se debe a la presencia, constante y constatada, de enemigos corsarios en las costas de Lugo.

Corsarios foráneos: ingleses y franceses

Documentamos la presencia de corsarios ingleses en el puerto de Bares (Ayuntamiento de Mañón, A Coruña) ya en 1705. Así, vemos que el 16 de julio aparecía flotando un cadáver muy cerca de la playa. Los vecinos aseguran que el cuerpo pertenecía a un marinero «frances, de un navio que tomaron los piratas ingleses junto a esta dicha feligresia como cosa de ocho días, poco mas o menos, en cuia toma mataron algunas personas»[5].

La violencia, la cual se evitaba siempre que era posible, no era ajena a este tipo de vida. Así, en 1706, en la parroquia de Santa María de Cedeira (A Coruña) entierran a Juan Francisco, un portugués natural de la villa de Esposende que había fallecido en un barco corsario: «… veniendo cautivo en una fragata corsaria viscaina y aviendole cortado una mano»[6].

En 1719 volvemos a encontrar referencias a corsarios ingleses en la parroquia de Bares, donde el día 27 de febrero aparecen flotando los cadáveres de dos marineros pertenecientes «al navio de pressa inglesa», atracado muy cerca de la playa. Del barco habían desembarcado seis hombres en una lancha. Al volver, estalla una tormenta que la hace naufragar. De los seis marineros tan solo aparecerán los cuerpos de dos

> «que arrojo el mar a tierra y se allaron en esta ribera; y que fueron de seis hombres marineros y oficiales que el dia diez y nueve deste presente mes y año habiendo salido al navio de presa inglesa, que aposto en esta playa en donde estuvo algunos dias y haviendose embarcado en la lancha de dicho navio para venir a tierra a la que (…) con la tormenta y mucha tempestad que hacia, se haogaron todos los que solo se hallaron estos dos cadáveres»[7].

A finales de agosto de este mismo año entraban en el puerto de Ribadeo las fragatas de guerra *Galgo de Andalucía* y *San Francisco*, que traían consigo dos navíos mercantes ingleses apresados en alta mar.

El 27 de septiembre, procedentes de Santoña, «acometieron por la barra de esta villa tres navíos de guerra y de alto bordo, yngleses, los quales, luego que fondearon dentro del surxidero del puerto, sin embargo de la resistencia y fuego que se les estaba haziendo al mismo tiempo, así del fuerte del castillo

---

(4) MÉNDEZ SAN JULIÁN: *Apuntes sobre Ribadeo*, 1929, p. 100.

(5) Archivo Diocesano de Mondoñedo (ADM), Bares, libro de defunciones (LD), 16 de julio de 1705, f. 21v.

(6) ADM, Cedeira, LD, 16 de noviembre de 1719, f. 61v.

(7) ADM, Bares, LD, 27 de febrero de 1719, f. 33r.

de San Damián y de la Atalaya, dispararon dichos navíos su artillería, haziendo mucho fuego y bateria así al dicho fuerte como al resto»[8]. El Almirantazgo inglés será informado a través de las cartas remitidas por el capitán Johnson, quien aseguraba que «con los tres navios de guerra de su cargo, en que participa, aver hecho un desembarco de la gente de su tripulación en Ribadeo, 16 leguas distante del Cabo Ortegal, el 27 de Septiembre, a donde se hallaban una Fragata española de 24 cañones y otra inglesa, que avia sido empleada a llevar gente y armas a Escocia, pero que fueron quemadas por los mismos marineros, antes que pudiese cogerlas»[9].

Las condiciones que la armada inglesa impone a la villa de Ribadeo para no pasar a cuchillo a la población son demasiado onerosas: 2.000 doblones, 30 bueyes, 20 cabras y 12 pipas de vino. Al final, y después de muchas negociaciones, los ingleses se conformarán con 600 doblones para abandonar el puerto, además del vino y de alguno que otro buey.

En septiembre de 1741, el capitán Medley, comandante de su majestad británica en el barco *Nassau*, informaba al Almirantazgo sobre el apresamiento de dos barcazas, cargadas de cal y vajillas, atracadas en el puerto de Viveiro[10].

A finales del año 1746, el corsario francés *Temeraire*, mandado por el capitán Garalong, envía al puerto de Ribadeo los navíos *Risingsun*, cargado de azúcar, y *Los Tres Hermanos*, con carga diversa[11].

En julio de 1758, el navío *Le Jeune Pierre*, integrado en un convoy francés que, procedente de Burdeos, se dirigía a Quebec,

> «arribó por necesidad perseguido de corsarios ingleses al puerto de Burela en Galicia. Estando allí al ancla destacó el corsario inglés nombrado el Liverpool una lancha armada, que cortándole los cables le sacó del puerto a viva fuerza, haciendo fuego no sólo a los franceses que huían en su bote a tierra, sino a otros españoles que iban en su socorro. Tenemos las deposiciones de los testigos de la Burela. V.S. exponga esta violencia al Rey Británico»[12].

---

(8) Lanza, F.: *Ribadeo antiguo*, 1933, p. 279. Ejemplo claro de la ineficacia de las defensas costeras, pues ni la dotación del castillo de San Damián, ni los cañones asentados en lo alto de la capilla de la atalaya de Ribadeo fueron capaces de detener el asalto y posterior desembarco de los ingleses.

(9) *Gazeta de Madrid*, núm. 48, 28 de noviembre de 1917, p. 190

(10) *London Gazette*, 12 de septiembre de 1741: «Whitehall, September 15. Captain Medley, commander of his Majesty's slip the *Nassau*, writes Word, that his boats had taken out of a little bay near Vivero, two barks laden with lime and crockery ware, and that he had ordered the things to be taken out and the barks to be sunk».

Fernández Sanguino Fernández, J. (*Viveiro en la prensa [1741-1850]*, 2012, p. 11), transcribe el documento de la siguiente manera: «El capitán Medley, comandante del buque de Su Majestad *Nassau*, escribe que sus botes habían sacado de una pequeña bahía cerca de Vivero dos barcos de carga con cal y vajilla, habiendo ordenado coger las mercancías y que fuesen hundidos».

(11) «Les navires *Le Risingsun*, chargé de sucre et *Les Trois Freres*, sur lequel il y a diverses marchandises, ont été envoyés à Ribadeo par le corsaire *Le Temeraire* que monte le capitaine Garalong». *Mercure de France*, 16 de diciembre de 1746, p. 155.

(12) Martí Alanís, A.: *Canadá en la correspondencia diplomática de los embajadores de España en Londres, 1534-1813*, 1980, p. 65

Nuevamente, a finales de diciembre de 1761, el corsario francés de la matrícula de San Juan de Luz *La Amable Gabriela*, capitaneado por José Sepé, cuando se encontraba muy cerca de tierra, en un punto entre San Martín y San Vicente de la Barquera, fue apresado por la fragata inglesa de guerra *L'Escorte* y trasladado al puerto de Viveiro[13].

En 1762, a fines de febrero, un corsario inglés entraba en el puerto de Foz en persecución de un barco de Cee (A Coruña). La persecución termina con la muerte del capitán de la embarcación coruñesa y el saqueo de la embarcación. El fallecido era Domingo López Boo, al que acompañaban como marineros un hijo suyo y su yerno[14] .

En abril del mismo año, el corsario francés *L'Heureux*, de la matrícula de Burdeos, llegaba al puerto de Viveiro con una presa de 250 toneladas de porte cargada de arroz, alquitrán, tabaco e índigo[15].

En mayo, un corsario inglés recupera en la ensenada de Viveiro el barco inglés apresado por el corsario francés *La Basquoise*[16].

En junio, el corsario francés *El Júpiter*, del puerto de Bayona y capitaneado por el señor Mainvielle, recalaba en Viveiro huyendo de unas fragatas

---

(13) «De Gijon en Asturias, le 8 Décembre 1761. De Corsaire *l'Aimable Gabrielle*, de Saint Jean de Luz, capitaine Joseph Sepé, étant mouillé à une portée de mousquet de terre dans une anse entre Saint Martin et Saint Vicent de la Barguerra, fut enlevé le 28 du mois dernier par la Frégate Angloise *l'Escorte*. Après l'avoir amariné, elle le conduisit à vivero, où elle remita au Vice Cónsul de Frances, par voie d'échange, le Commandant et quarente six hommes de l'équipage du corsaire». *Gazette de France*, 8 de enero de 1762, p. 10.

(14) «Domingo Lopez Boò.- Entre una y dos de la tarde del dia veinte y ocho de febrero de mill setezientos sesenta y dos entrò en la ria de esta feligresia de Santiago de Foz un Barco, que por relazion que me han dado los que en el venían son vezinos de la villa de Seè en el Arzobispado de Santiago, quienes venían perseguidos de un Nabio Corsario Yngles, y no pudiendo entrar en la ria dicho Navio Corsario, echo una lancha con diez hombres que no pararon hasta que llegaron al referido Barco viendose la gente deeste cercada del enemigo, y con menos fuerzas discurrieron salirse a tierra; pero apuros fusilazos les han obligado a volber al Barco, del que urtaron lo que han podido llebar, mataron de un Balazo a un hombre de los que en el venían al que no se le han podido administrar los Santos Sacramentos porque instantaneamente murio y este se llamaba Domingo Lopez Boò marido de Maria Antonia Gonzalez vezino de la villa de See a cuio cadaver se dio sepultura dentro de la Yglesia Parroquial de esta feligresia de Santiago de Foz a las quatro de la tarde del dia primero de Marzo». ADM, Foz, LB núm. 3, 28 de febrero de 1762, f. 80.

(15) «Le corsaire *le Chevalier de Drecourt*, de Bordeaux, commandé par le sieur Cadusseau, a relâché ici après une croisiere de Quatre vingt quatorze tours, dans la quelle il s'est emparé d'un navire anglois, dont la cargaison consistoit en bray, en goudron. On a appris que le corsaire *l'Heureux*, du même Port, a conduit à vivero une prise de deux cents cinquante tonneaux, chargée de riz, de goudron, de tabac et d'indigo». *Gazette de France*, 12 de abril de 1762, p. 128.

(16) «Un corsaire de la même nation [Inglaterra] a fair une descente dans une anse sans défense près de Vivero, et a enlevé quelque bétail. Ce corsaire, monté de dix huit canons, a repris un Bâtiment chargé de riz, dont le corsaire *La Basquoise*, de Saint Jean de Luz, capitaine Sopite, s'étoit emparé», ibídem, 31 de mayo de 1762, p. 195. En el periódico *Mercure de France* de noviembre de 1746 podemos leer cómo «le corsaire *La Basquoise*[,] monté par le capiteine Samson du Fourcq», había apresado dos barcos.

inglesas. Una de ellas lo había seguido hasta la entrada del puerto, donde lo tenía bloqueado[17].

Los corsarios ingleses intentan en julio llevar a cabo un nuevo desembarco en las playas de Viveiro, siendo rechazados por la población[18].

A principios de agosto de 1762 arribaba al puerto de Ribadeo, por vientos contrarios, el bergantín *Nuestra Señora de la Merced*. Transportaba «doce barricas o quarteroles de vino de Navarra», carga que había mermado tras la pérdida de tres barricas «por aber sido acosado y acañoneado quatro veces en la mar de piratas ingleses»[19].

Terminamos 1762, año de efervescencia corsaria en la costa de Lugo, con dos sucesos acaecidos en diciembre.

Uno de ellos es el hundimiento de un navío francés a la entrada del puerto de Ribadeo. Procedía de la isla Santo Domingo; su carga, café, azúcar e índigo[20]. En este naufragio fallece monsieur Decolumbiers, soltero y natural de Lila (Flandes), que navegaba como pasajero en el navío en cuestión: «*La Providencia* de Burdeos, su capitan Monsieur Bobilla, cuio navio dio a la costa apurado de un corsario a la parte de Asturias y sitio que llaman Penarronda»[21].

El segundo tiene lugar en el puerto de Viviero con la llegada de *La Lucrecia*, un barco inglés que había sido apresado por el corsario francés *La Ambición*. Una vez atracadas ambas embarcaciones, la carga de la presa (cáñamo y tabaco sobre todo) será depositada en los almacenes y en casas particulares de la villa, pero al día siguiente gran porción de ella será robada por algunos vecinos[22].

---

(17) «Le corsaire *Le Júpiter*, de Bayonne, capitaine Mainvielle, a relâché à Vivero, après avoir été chassé, trois tours de suite, par deux vaisseaux de guerre anglois e quelques frégates, dont une l'a suivi jusqu'à l'entrée du Port, où elle le tient bloqué». *Gazette de France*, 7 de junio de 1762, p. 205.

(18) «Selon les mêmes lettres, une Frégate ennemie, de trente canons, a tenté un débarquemente près de Vivero. Les habitants des Linux voisins l'ont obligée de reprendre le large et elle a été foro maltraitée par le feu d'une batterie. Un corsaire anglois a été aussi chassé du port de Vares, où il étoit entré pour renouveller sa provision d'eau». Ibídem, 5 de julio de 1762, p. 242

(19) Archivo Histórico Provincial de Lugo (AHPL), Protocolos Notariales (PPNN), Diego López Acevedo, 13 de agosto de 1762, sign. 2011/5, ff. 83r y 83v.

(20) «Nous apprenons qu'un vaisseau marchand de Bordeaux, du port de trois cents tonneaux, a fair naufrage sur les côtes des Asturias près de Rivadeo, en voulant éviter un corsaire anglois qui le poursuivoit. Il venoit, à ce qu'on dit, de Saint Domingue avec une cargaison de sucre, de caffé et d'indigo». *Gazette de France*, 24 de diciembre de 1762, p. 501.

(21) ADM, Ribadeo, LB, 20 de diciembre de 1762, f. 203r.

(22) «… dixeron que antes de ahora arribó y dio fondo en la rada de esta villa la presa inglesa nombrada *La Lucrecia* hecha por el corsario nombrado *La Ambizion*, cargada de cáñamo y otros jeneros que se urtaron porzion de los referidos generos motivo porque a instancias de don Luis Fournier y don Pedro La Bouchere, vecinos del puerto de Bres, en Francia, y como dueños de la citada presa», AHPL, PPNN, Jacinto Antonio Caxete, 1762, sign. 02587/108, ff.; también Leal Bóveda, J.M.: *A pesca e a industria da transformación na Galicia cantábrica. De Cariño a Ribadeo (1752-1940*) (tesis doctoral); ídem: «A Matrícula de Mar e o recrutamento de homes para a Armada Borbónica no Ortegal», en *Terras do Ortegal*, núm. 4, Ortigueira, 2017, pp. 7-38; ídem: «Os postos de vixilancia na Mariña cantábrica dos séculos xvi-xix. Fortes, fachos e trozos. Corsarios, piratas e armadas», ibídem, núm. 5, 2018, pp. 79-106.

El 4 de enero de 1763, el corsario francés *Le Comte de Gramont*, armado en el puerto de Bayona, conducía hasta el de Vivero una presa; se trataba de un barco inglés de 420 toneladas cargado de tabaco y de hierro[23].

Entre los días 23 y 24 de junio de 1780, el paquebote correo *El Grimaldi* es atacado, a la altura de Ribadeo, por una balandra y una fragata, ambas inglesas. El correo español sufre serios desperfectos en el casco, aunque consigue llegar a puerto. Permanece en Ribadeo cuarenta y cuatro días, aguardando la partida de las dos embarcaciones inglesas. *El Grimaldi*, por su parte, había causado serios desperfectos en ambas embarcaciones corsarias, así como la muerte de entre 17 y 22 marineros ingleses[24].

El periódico *El Correo Mercantil* (junio de 1798) daba cuenta de que el «corsario de Burdeos *Sophia*, ha apresado y conducido a Vivero, en España el navio portugués *La Flor de la América*, procedente de Maranon, con carga de 615 fardos de algodón, 1500 cueros y una crecida partida de arroz y cera»[25].

En las descripciones de los puertos lucenses realizadas por Miguel de Hermosilla se da cuenta de que, en el año 1799, el puerto de Viveiro sufrirá su tercer ataque por parte de navíos ingleses. En este caso se apoderarán de dos naves que estaban allí atracadas: «… en la tarde del 18 de julio del año de 1799 se llevaron los yngleses del fondeadero una fragata del comercio muy interesada, y un bergantín de la Marina Real que la escoltaba». Se trataba de los barcos españoles *La Felicidad* y *El Bizarro*, cargados de efectos navales con destino a Ferrol y de productos franceses para la isla de Santo Domingo. Así lo comunicaba el capitán Digby (28/09/1799), comandante de la nave *Alcmene*, al Almirantazgo inglés[26].

También los puertos de San Cibrao y Barqueiro sufrieron los ataques de corsarios extranjeros a finales del siglo XVIII[27].

En la descripción que sobre el puerto de San Cibrao hace Miguel de Hermosilla se menciona un peligro latente: el desembarco de corsarios para

---

(23) «Le Comte de Gramont, armateur de Bayonne, a conduit à Vivero, le 4 de ce mois, un Bàtiment Anglois de Quatre vingt tonneaux, parti de la Virginia pour Plymouth et chargé de tabac en feuilles et de fer». *Gazette de France*, 10 de enero de 1763, p. 12.

(24) Archivo General de Indias, Correos, 192B, R. 12, diario de navegación del paquebote *El Grimaldi*. Se puede consultar *online* en pares.mcu.es. En el apéndice documental transcribimos las anotaciones hechas por el capitán sobre este suceso.

(25) *El Correo Mercantil de España y sus Indias*, 11 de junio de 1798, p. 393.

(26) «His Majesty's ship *Alcmene*, River Tagus, 30th July 1799. My Lord. I have the honor to acquaint you that i stood into the harbour of Vivero, on the 18th Instant, towards Sunsete, and running between two spanish Vessels at anchor, distant fron each other near two cable's length, i sent lieutenants Warren an Oliver with parties armed to board them and meke out, which service they executed in a spirited and masterly Manner (...) One of the prizes named *La Felicidad*, a ship between seven and eigth hundred tons, pierced for twenty-two guns, is loaded with Hemp, a few lower Masts, and ship timber: the other, named *El Bizarro*, a Brig near four hundred tons, with ship timber and iron, both bound to the Arsenal at Ferrol». *London Gazette*, 24 de septiembre de 1799, p. 984.

(27) En el caso de O Barqueiro son ingleses, pero en el de San Cibrao no se menciona la nacionalidad, aunque nada nos hace pensar que no lo sean.

atacar las fábricas de hierro de Sargadelos; por esta razón, en ese puerto «se mantiene en tiempo de Guerra un destacamento, que ba del puerto de San Ciprian con un sargento y doce hombres de ynfanteria, y convendría asi por esto como por que sufre muchas veces cañoneo y extorciones de los corsarios que persiguen a los barcos que allí se acojen». También es crítica la visión que aporta sobre el puerto de O Barqueiro, donde

> «hasta estos tiempo no ha tenido esta ria mas defensa que una culebrina del calibre de a 8 muy defectuosa, montada en cureña de Marina y colocada en la punta de Bufato, pero habiendo hecho fuego en junio de 98 à un corsario yngles, una de las fragatas de la propia nación, destacó una lancha armada con gente, que saltando en tierra se dirijiò a la Punta explicada, rompió la cureña, desmuñonò el cañon y lo hechò al mar, facilitando el paso à los corsarios que se internaron en la ria y pasando la barra que tiene 16 pies de agua en plea mar apresaron en quatro distintas vezes junto al pueblo del Barquero, distante de la boca mas de tres millas, la carga de varios bergantines».[28]

Presencia de corsarios españoles en las costas de Lugo: vizcaínos y gallegos

Ni vizcaínos ni gallegos, sino asturianos (Tapia de Casariego), serán los protagonistas del primer apresamiento del que hemos podido encontrar datos, aunque sea más propio de piratas que de corsarios. Se trata de un barco portugués, perteneciente a la flota del Brasil, con carga de azúcar, tabaco y cueros y un valor estimado en unos 150.000 escudos[29].

La Guerra del Asiento o de la «Oreja de Jenkins» será un momento de auge de la actividad corsaria española en aguas lucenses, aunque muy lejos del volumen de armadas realizadas en la ciudad de Vigo, con 30 barcos armados al corso. Le seguirán en número otras ciudades gallegas: «… la lista de las restantes localizaciones de armamentos es muy corta: Marín, A Guarda, Pontevedra, A Coruña y, como único puerto Cantábrico, Ribadeo»[30].

En un documento de 1741 se nos hace mención de la llegada de presas al puerto de Ribadeo: «… si subcediese arrivar a este dicho puerto otra alguna presa, le quitase a tierra el timon y vela porque no pudiese navegar a fin de asegurarse, de este modo, los derechos correspondientes»[31].

---

(28) Hermosilla, Miguel: *Relación topográfica de las plazas, y Puestos Fortificados del Reyno de Galicia*, http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=16674. Consultado el 19 de diciembre de 2018, a las 13:20. Cit. por Leal Bóveda, J.M.ª: «Os postos de vixilancia na Mariña cantábrica…», pp. 79-106.

(29) «On a eu avis que plusieurs chaloupes du village de Tapia sur la coste des Asturies, à une lieue de Ribadeo, ayant veu de loin à la mer du grand naviere demaste, l'avoient pris à l'abordage et l'avoient conduir à Castro». *Gazette de France*, 19 de enero de 1709.

(30) Vázquez Lijó: «El corso gallego en la Guerra del Asiento…», p. 120.

(31) AHPL, PPNN, Roque Fernández Faxardo, 13 de marzo de 1742, sign. 01934/3, ff. 28r-30.

Presencia de corsarios vizcaínos en Ribadeo

Cuatro son las embarcaciones corsarias vascas que hemos podido detectar en el puerto de Ribadeo. Se trata de las fragatas *San Miguel* (entre marzo y mayo de 1742), *San Juan Bautista* (entre marzo y abril de 1742) y *Nuestra Señora de la Begoña* (entre enero y marzo de 1743), y del navío *Los Dos Amigos* (diciembre de 1762).

Fragata San Miguel*, alias* Gran Patricio

Sobre ella, el profesor Otero Lana dice que sus armadores fueron Francisco Bosmes y Compañía, don José de Calderón y don Domingo de Sauto. Entre 1739 a 1743 la capitanearon don Domingo del Valle (1739-1742), don Juan de Santelizes (1742) y don Lorenzo Bermer (1743). Con un porte de 150 toneladas, iba armada con 14 cañones de a 4 y acogía una tripulación de 140 hombres. Su vida como corsario discurre de 1739 a 1743, en que es capturada en el Canal. Durante sus campañas hizo un total de 15 presas[32].

Tres miembros de esta tripulación serán enterrados en la villa de Ribadeo: Juan de la Torre (10 de mayo), Julián de la Cuesta (31 de mayo) y Pedro Moreno (6 de junio)[33]. Probablemente sean quienes resultaron heridos en el combate que mantuvo en marzo[34].

En 1742 el Ayuntamiento de Ribadeo recibía por carta una orden relativa a «no permitir la salida de este dicho puerto a la presa inglesa que actualmente se halla surta en el y fue tomada por la fragata vizcaína *San Miguel*, sin pagar primero los derechos de aduana»[35]. Se trataba de *La Canterbury*, capitaneada por Joseph Jorganes.

En un protocolo notarial (14 marzo 1742), este capitán afirmaba ser «cavo de la presa ynglesa llamada *El Canterburi* que se alla surta en la Ria y Puerto

---

(32) Otero Lana: *La Guerra de la Oreja de Jenkins*…, p. 151. Sobre el origen del alias dice este autor: «… posiblemente el alias *Gran Patricio* indicaba el poderío de la embarcación», p. 72.

(33) ADM, Ribadeo, LD, 10 de mayo a 6 de junio de 1742, ff. 187r y 187v. Juan de la Torre, «piloto de la fragata vizcaína corsaria nombrada *San Miguel*, Alias *el Gran Patrizio*, su capitan don Juan Santalizes, cuio piloto era casado y fue administrado de los sacramentos de la Penitencia»; Julián de la Cuesta, «segundo dispenseno de la fragata corsaria nombrada *San Miguel*»; Pedro Moreno, «marinero que fue administrado de los Santos Sacramentos».

(34) «… también participa que el capitan de la expresada fragata corsaria el *San Miguel*, le manifestó, que en los días 22 y 24 de marzo apresò tres navios ingleses, que despachò à Vilbao, para que allí se beneficiase su carga, que se componía de cueros, manteca, arroz, velas de sebo, alquitran, brea y otros generos, y añade, que a este capitan le costò rendir una de estas tres presas (que tenia montados 18 cañones del calibre 8,6 y 4 y 46 hombres de equipage) dos horas de combate, en el qual, y en el abordage le mataron ocho hombres y hirieron nueve, y el enemigo perdió su capitan y quatro hombres muertos y muchos heridos». *Gazeta de Madrid*, 24 de abril de 1742, p. 136.

(35) AHPL, PPNN, Roque Fernández Faxardo, sign. 01934/3, 13 de marzo de 1742, ff. 30r y 30v.

de esta villa de Rivadeo. Como respecto haverseme declarado por buena y mandado entregárseme con su carga sin enbarazo alguno (…) para siguir mi viaje y entregar dicha presa a los armadores de la Fragata corsaria llamada *San Miguel* de la que es capitán don Domingo del Valle, que la hizo (…) por ningún modo me envarase la salida de este dicho puerto y viaje que pretendo hazer a dicha villa de Bilbao».

Fragata San Juan Bautista*, alias* El Rayo de Júpiter[36]

Construida en el Real Astillero de Zorroza junto a la fragata *Nuestra Señora de Begoña*, alias el *Marte Vizcaíno*, con anterioridad al año 1741[37].

Entre el 27 de marzo y el día 8 de abril de 1742 entierran en Ribadeo a cuatro marineros de esta fragata: Domingo Sal Videa (27 de marzo), Manuel de Treto (28 de marzo), Ignacio Larrazabal (5 de abril) y Juan de Masonde (8 de abril)[38].

Fragata Nuestra Señora de la Begoña*, alias* Marte Vizcaíno

Entre sus presas se menciona la que «a principios de 1743, a diecinueve días de su salida de Bilbao, el *Marte Vizcaíno* capturó y condujo a Ribadeo el navío inglés *Dilan*, que navegaba de Dublín a Liorna, cargado de cueros, manteca y estaño. La carga, incluido el caso, se valoró en 21.000 pesos»[39].

---

(36) Otero Lana (*La Guerra de*…, p. 153) nos dice que los armadores eran Domingo de Dobarán, Domingo de Uriarte y Tomás San Aulary. Sus capitanes fueron Francisco de Barrega, muerto en diciembre de 1741, y Juan José de Herrero. Iba armada con 18 cañones de a 4 libras y 16 pedreros, y llevaba a bordo una dotación de 173 hombres. En sus campañas realizó un total de 11 presas.

(37) Aguado y Etxeberria: «Aproximación al corso vizcaíno…», p. 232. Sobre el *Marte Vizcaíno*, los autores afirman que «fue mandada construir junto con la también fragata corsaria *Rayo de Júpiter*, y se menciona que el dinero para armar ambas embarcaciones fue entregado cerca de nueve años atrás, el documento está fechado a principios de 1746».

(38) Domingo Sal Videa, «vezino de la Ante Yglesia de Urdialis, en la Bizcaia, marinero de la fragata corsaria nombrada *San Juan Bautista*, Alias el *Raio de Jupiter*, su capitan don Juan Joseph de Herrero, vezino de la villa villa de Bilbao»; Manuel de Treto, «aiudante de cavo de pressa y vezino de la villa de Castro Urdiales»; Ignacio Larrazabal, «natural de la Ante Yglesia de Begoña, soltero»; Juan de Masonde, «fusilero de la fragata corsaria (…) dijo dicho capitan que era de nación francesa, sin poder dar mas razón de su vezindadd y estado, ni tampoco la pudieron dar los marineros y mas gente de la tripulacion». ADM, Ribadeo, LD, 27 de marzo a 8 de abril de 1742, ff. 185r-186v.

(39) Aguado y Etxeberria, p. 233. También en la *Gazeta de Madrid* de 22 de enero de 1743, p. 245, en la que podemos leer: «… se ha tenido noticia de haver apresado don Juan de Zubarán, capitan de la Fragata corsaria, nombrada el *Marte Vizcaíno*, el Navio Ingles nombrado *Dilan*, su capitan Juan In, el qual entrò en Ribadeo el dia 26 del pasado y navegaba de Dublin à Liorna, con carga de cueros, manteca y estaños; cuya carga, incluso el casco, se estima en 21.000 pesos». Ambos investigadores, a la hora de hacer la ficha a este barco, dicen que era una fragata con Bilbao como puerto de origen, nueve propietarios, cinco capitanes (José del Cota-

Otra presa será el barco inglés *Margarita.* Para Aguado y Etxeberria, este apresamiento corresponde a la campaña de 1743, bajo la capitanía de Juan de Zurbarán[40], aunque la *Gaceta de Madrid* apunta a José de Cotarro como capitán en esos momentos[41]. Manuel Álvarez capitaneó este corsario, que el 27 de febrero de 1743 apresaba «un navio ingles de porte de 140 toneladas, con carga 868 sacas de trigo, 70 fardos de telas, porción de caxones y barricas de sombreros y además otros jeneros de mercancías que conducia desde Londres a Lisboa»[42].

Su tercer capitán fue Bartolomé Mendivil, pero este, para la campaña del año 1746. Bajo su mando «se apresaron los navíos mercantes ingleses *Agnes, San Juan* y *Chim*, que fueron llevados a los puertos de Bilbao, Santoña y Ribadeo respectivamente»[43].

Al año siguiente, a finales de octubre, el *Marte Vizcaíno* realiza su último viaje: «… siendo aún capitán Bartolomé de Mendivil, fue apresada por los ingleses y conducida al puerto de Cork, en Irlanda, desde donde la tripulación fue trasladada a los presidios de Kinsale el 2 de noviembre de 1747»[44].

La otra Begoña*: nave corsaria*

En 1744, el ministro de Marina de Bilbao informaba de la entrada en ese puerto, el 2 de febrero, de Andrés Foncerrada, «cabo de presa de la fragata

---

rro, Juan de Zurbarán, Manuel Álvarez, Antonio de Laredo y Bartolomé de Mendivil) y un porte de 200 toneladas. Además de eso iba armada «con 18 a 20 cañones de 6 y 4 libras. 8 a 20 pedreros de bora y 200 a 280 hombres. Años de actividad: 1741, 1742, 1743, 1746 y 1747. Presas: 32».

(40) «El otro navío iba cargado de cueros y plomo y aunque no se menciona su nombre, tal vez pudo ser el *Margarita*», AGUADO y ETXEBERRIA, p. 233; «sin embargo, los gastos que ocasionó una de las presas, la *Margarita*, superaron su valor, un claro ejemplo del riesgo financiero que suponía armar un barco corsario. En definitiva, tras deducir gastos y obtener los armadores su parte, quedaron, para dividir entre la tripulación, únicamente 96.364 reales de vellón con 7 maravedís», ibídem, p. 239; y en la p. 244, en el cuadro de presas y capitanes, estos autores afirman que el apresamiento de la *Margarita* tuvo lugar en la campaña de 1743, que iba cargada de cueros y plomo y que el capitán del *Marte Vizcaíno* era Juan de Zurbarán.

(41) «… que los corsarios don Joseph Cotarro, y Matheo Pereyra, conduxeron a los puertos de Vivero y Vigo, el primero una presa inglesa nombrada la *Margarita*, su capitan Francisco Manesi, de porte 100 toneladas, ocho hombres de tripulación, y quatro pedreros, que tomò el dia 23 de diciembre, a los 48 grados, distante 80 leguas de Cabo de Clara, con carga de azúcar y palo de Altès». *Gazeta de Madrid*, 29 de enero de 1743, p. 44.

(42) *Gazeta de Madrid*, 19 de marzo de 1743, p. 100; también AGUADO y ETXEBERRIA: «… apresando el *Ansley*, el cual "habiéndose rendido y dado por presa" fue enviado a Bilbao con treinta y tres marineros de dotación, siendo mandando por el cabo de presa José del Puerto. La *Gaceta* menciona una presa sin nombre, de 140 toneladas de porte, con carga de trigo, telas, sombreros (…) y pudo ser el citado *Ansley*», p. 234.

(43) AGUADO y ETXEBERRIA, p. 235, y *Gazeta de Madrid*, 5 de abril de 1746, p. 112: «… sus capitanes Juan Brin, Aman Blande y Chereveldem, con carga de 900 toneles de tabaco, 600 quintales de fierro, 6.000 duelas y cantidad de semilla de linao, que conducían de la Virginia a Londres».

(44) AGUADO y ETXEBERRIA, p. 236.

corsaria nombrada la *Begoña*, con un navío inglès, de porte de 120 toneladas, que apresò a los quarenta grados y medio (…) Añade, que esta misma fragata apresò también otro navio inglès, cargado de trigo que tomò puerto en Ribadeo»[45]. No debemos confundir esta embarcación corsaria con la que llevamos estudiando hasta ahora, ya que se trata de dos navíos distintos por más que tengan idéntico nombre, algo por otra parte bastante común.

Los Dos Amigos

Con motivo de la guerra con Inglaterra, en el año 1762 vuelven a aparecer los corsarios vascos en el puerto de Ribadeo.

De su presencia tenemos constancia a través de un testamento redactado por el escribano ribadense Diego López Acevedo. En él, Baptista Duham, de veintitrés años, perteneciente a la feligresía de la catedral de Lyon e hijo de Juan Duhan y Juana Peruguex, confesaba ser miembro de la tripulación «del corsario nombrado *Los Dos Amigos*». Armado en San Sebastián, su capitán era Esteban Darnas. Había arribado al puerto de Ribadeo y salido de él en el mes de noviembre. Baptista dejaba a sus hermanas (Juana y Vicenta) todos los bienes que le correspondían por herencia de sus padres, además de «la parte de las presas que hiciese el citado corsario, durante esta su campaña»[46].

Presencia de corsarios ribadenses

La Casualidad

De ella y de su propietario, López San Pedro, nos habla Meijide Pardo[47]. Este comerciante en lino y cáñamo arma a corso, en 1798, el barco *La Casualidad*, de 50 cañones de porte, que en su segunda salida fue apresado por la fragata inglesa *Endymion*, también de 50 cañones. A esta última volveremos a verla, participando en la evacuación de las tropas inglesas en el puerto de A Coruña, tras la derrota de la batalla de Elviña.

En el estadillo de matrícula naval de Ribadeo (1808), el comerciante ribadense José López San Pedro figura como propietario de dos embarcaciones: la

---

(45) *Gazeta de Madrid*, 11 de febrero de 1744, p. 48.

(46) AHPL, PPNN, Diego López Acevedo, 4 de diciembre de 1762, sign. 2011/5, ff. 83r y 83v.

(47) Meijide Pardo, A.: *Economía marítima en la Galicia cantábrica en el siglo XVIII*, p. 78. También Alonso Álvarez, L.: «Las actividades comerciales alternativas en la Galicia del siglo XVIII. Corso y contrabando», en *Cornide. Revista do Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses*, núm. 26, 1991, p. 216. En la relación de armadores corsarios con base en las Rías Altas (1797-820), para el puerto de Ribadeo menciona a Sebastián Piñeiro, a la viuda de Villaamil y a José López Sampedro, todos ellos con un barco.

goleta *La Serpiente*, de 30 toneladas de porte y reciente fabricación, y la balandra *La Viuda*, de 35 toneladas, ambas construidas en Inglaterra[48].

Nuestra Señora del Carmen y las Ánimas

Paquebote que actúa en estas aguas en la campaña de 1744[49]. Su capitán era Cayetano Blanco, quien el 27 de febrero de ese año «conduxo al puerto de Ribadeo, en Galicia, el Bergantín inglés, nombrado *La Mosca*, su capitan Samuel Sthokes, de porte de 40 toneladas, que apresó a los 48 grados de latitud, con carga de 20 pipas de Azeyte, 35 de vino, 60 caxones de naranjas y limones y 30 quintales de corcho, que llevaba de Oporto a Bristol»[50].

Otero Lana[51] menciona otro paquebote con el nombre de *Nuestra Señora del Carmen*, capitaneado por Domingo Fernández Cotarelo. Si bien el citado profesor habla de dos embarcaciones distintas, creemos que se trata de un único paquebote corsario.

Nuestra teoría se sustenta en un protocolo del escribano ribadense Roque Fernández Faxardo (9 de junio de 1744), en el que se recoge una denuncia de varios marineros de este barco contra Fernández Cotarelo: «… dijeron aver echo una campaña al corso en un paquebote nombrado *Nuestra Señora del Carmen y Animas*, que es capitan don Caietano Blanco Casariego, vecino del puerto de las Figueres, Principado de Asturias, ria en medio, substituto de don Domingo Alejos Fernandez Cotarelo, vecino de esta de Ribadeo, armador con otros de dicho paquebote, en cuia campaña hicieron una presa inglesa nombrada la Boleta, cargada de veinte pipas de azeite, treinta y cinco de vino blanco, porzion de corcho, limón y naranjas, la cual no se a vendido ni beneficiado. Mediante se allan determinados retirarse a sus casas»[52]. Se refiere a la misma presa anteriormente citada.

---

(48) FERNÁNDEZ PACIOS, J.: «Nomes de barcos mariñáns: de Rinlo a Burela (1753 a 1802)», *El Progreso de Lugo*, 11 de noviembre de 2018. Documentación facilitada por el profesor Chema Leal Bóveda, extraída de su tesis doctoral (*A pesca e a industria da transformación*…) y extractada del Archivo General de Simancas y del General de la Marina de Viso del Marqués.

(49) Otero Lana (*La Guerra de la Oreja de Jenkins*…, p. 155) nos informa del nombre de la embarcación corsaria, de su tipo y de que había hecho una presa.

(50) *Gazeta de Madrid*, 9 de junio de 1744, p. 188. La *Gazette de France* (11 de junio de 1744, p. 309) también se hace eco de este apresamiento: «… l'armateur don Gaëtan Blanco avoit conduit au port de Ribadeo, dans le royaume de Galice le brigantin anglois *La Mouche*».

(51) OTERO LANA: *La Guerra de la Oreja de Jenkins*…, p. 155: «Paquebote, *Nuestra Señora del Cármen*, capitán Domingo Fernández Cotarelo, armada con 10 cañones, 12 pedreros y una dotación de 70 hombres; hizo 2 presas y estuvo activa entre los años 1743 y 1744». También VÁZQUEZ LIJÓ: «El corso gallego en la Guerra del Asiento…», p. 129. Al confeccionar un listado de corsarios por presas, menciona a los dos capitanes Cotarelo y Blanco, ambos con una presa y actuando en 1744. En la página 147 hace mención, en otra tabla de barcos corsarios, de dos paquebotes con idéntico nombre (*Nuestra Señora del Carmen y las Ánimas*), de uno de los cuales Fernández Cotarelo es armador y capitán (actuando en la campaña de 1743 a 1745); del otro no figura el nombre del armador, pero sí que su capitán es Cayetano Blanco (actuando en la campaña de 1744).

(52) AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 9 de junio de 1744, sign. 01929/7, ff. 71r y 71 v.

Los marineros pactan ceder sus derechos sobre la carga a favor de don Bernardo de la Quadra y Calderón, natural de Arcineaga (Vizcaya), residente en Ribadeo, por el valor de 120 pesos a repartir entre los cuatro demandantes.

Los armadores de este paquebote corsario son: Domingo Alejos Fernández Cotarelo (anteriormente capitán), don Bernardo Rodríguez Arango y Mon y don Pedro de Oviedo, todos ellos comerciantes y vecinos de Ribadeo.

La tripulación estaba compuesta por los marineros Luis de Chabe, carpintero; Francisco y Lorenzo de Manucidor, ambos de Zumaia; Juan de Pazos, natural de Pontevedra y con el cargo de cabo de armas; José Mariz, de Ceuta y con el cargo de condestable; Carlos Pueli, de Liorna, timonero que antes lo había sido del barco corsario *Nuestra Señora de la Portería,* y Alonso de Idueta, de la villa de Sardiso.

Tres son las presas realizadas: el bergantín inglés *La Mosca*, con 20 pipas de aceite, 35 de vino blanco, corcho y limones; el navío de igual nacionalidad *Las Dos Hermanas*, con carne salada y manteca, y la urca holandesa *La Juana Jacoba*, con salmón y arenque, aunque esta última fue declarada presa ilícita, procediéndose en consecuencia a su devolución[53].

Nuestra Señora de la Portería*, alias* La Barquilla

Otero Lana la define como una galeota. No menciona a los armadores, pero sí a su capitán, Francisco Porbén[54]. Actúa en la campaña de 1744 y traba una presa, el navío holandés *La Resolución*. Como armadores figuran varios vecinos de Ribadeo: Juan Francisco Cenzano[55], Domingo López de Mernies, Jerónimo Remigio Miranda y Llamas y otros[56].

La tripulación estaba compuesta, entre otros, por los timoneros Santiago Cabaza (Italia), Carlos Pueli (Italia), Juan Baptista Cordier (Francia) y Lorenzo Malmusbran (Francia); el piloto Juan Hubery (Francia); los tenientes Bernardo de la Cuadra y Calderón (Vizcaya) y Jacobo Gaspar Barti; el contramaestre Juan Bautista Alvani (Italia); los capitanes de fusileros Francisco Sabón (Cádiz) y Pedro Rodríguez; el guardián Juan Fernández; el cabo de presa Juan Alfonso; los condestables Juan Francisco Díaz (Almería) y Francisco Marín (Cartagena); el cocinero Fernando García; los cabos de guardia

---

(53) Ibídem, Fernando Carnerero, varias fechas de 1744 (sign. 01930/01) y 1745 (sign. 01938/07); Roque Fdez. Faxardo, 1744 (sign. 01929/07).

(54) Tanto él como su esposa aparecen en el listado de cofrades del gremio de mareantes de Ribadeo del año 1766. Fernández Villalba, X.I.: *O gremio de pescadores de Ribadeo*, en la revista digital *TerraeTempo.gal* (12 de abril de 2012).

(55) Meijide Pardo, A.: *Economía marítima...*, p. 72. Meijide afirma que llega a Ribadeo en 1735, procedente de Madrid, y que contrae matrimonio en 1747. Realmente Cenzano procede de Logroño y su llegada a la villa de Ribadeo tiene lugar antes de 1733, ya que el 8 de mayo de ese año casa con doña Antonia Sanjurjo, viuda y dueña de la botica.

(56) AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 7 de septiembre a 27 de noviembre de 1744, sign. 01929/7, ff. 73r-94v. Sobre las reclamaciones de los marineros del barco corsario *Nuestra Señora de la Portería*.

Francisco Pérez (Italia) y Andrés Heroso (Italia); el gaviero mayor Nicolás Torneole (Pontevedra), y los marineros Pedro Suárez (Flandes), Andrés Torres (Barcelona) y Pedro Blanco (Francia)[57].

En un protocolo notarial, Nicolás Torneole (Marín, Pontevedra) reconocía «haver echo una campaña en la galera nombrada *Nuestra Señora de la Porteria y Animas* de que es armador don Juan Francisco Cenzano y otros de esta vecindad, en la que llevo la plaza de gabeero mayor»[58]. En la campaña toman una presa holandesa que había sido declarada lícita y que iba cargada de diferentes géneros, «los que al presente se allan descargados y entrojados en los almazenes de esta dicha villa».

Pasado el tiempo sin haber cobrado cosa alguna, Nicolás decide marcharse, concediendo poder a Pedro de Trelles para cobrar la parte que le corresponde. De igual proceder son Andrés Torres y Manuel Silba (16 de septiembre). Este último afirmaba que había comprado a cuenta ciertos géneros «de la tienda de don Domingo Lopez de Mernies, uno de dichos armadores, un poco de ropa para vestirse, que fue paño para una chupa y calzon, otra chupeta corta de droguete, un par de camisas y unas medias. Ademas de ello cinquenta reales vellón que esta debiendo a Antonio de la Guerta y Francisca Blanca, su mujer, vezinos de dicha vecindad».

Francisco Sabón y Francisco Marín reconocen llevar viviendo en Ribadeo entre cuatro y cinco meses y haber sacado ropa de la tienda de Rosendo Fernández Miranda, comerciante ribadense, debiendo el primero la cantidad de 70 reales de vellón y el segundo 13 pesos de a 15 reales. Ambos deciden vender a José Fernández Farto la parte que les corresponde, ya que van a embarcarse en la nave corsaria del ribadense Domingo Alejos Fernández Cotarelo.

Bernardo de la Quadra Calderón[59] y Juan Francisco Díaz reconocen haberse «alistado para efecto de salir al corso contra los enemigos de esta corona en la galera nombrada *Nuestra Señora de la Porteria y Animas*, equipada y armada en este puerto por don Jeronimo Remijio Miranda y Llamas, don Juan Francisco Cenzano, don Domingo Lopez Mernies y otros armadores». En su primera salida consiguen «haçer una presa en el navio llamado *La Resolucion*, que navegaba con bandera olandesa a Gibraltar, cuio capitan se llamaba Gerardo Abrelon; y lo condujeron al puerto de Cariño y posteriormente al de esta villa». El intendente general sentencia esta presa como lícita:

---

(57) AHPL, PPNN, Fernando Carnerero, 1744, sign. 01930/01.

(58) Para todas las referencias a Torneole, véase AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 7 de septiembre a 27 de noviembre de 1744, sign. 01929/7, ff. 73r-94v. La transcripción de la denuncia de Torneole, acompañada de comentarios aclaratorios, se puede consultar en LEAL BÓVEDA, J.M.: *Poder outorgado por Nicolás Torneole para cobrar a súa parte da manta obtida nunha campaña de corso, 1744*, publicación del Arquivo Histórico Provincial de Lugo con motivo del Día Internacional dos Arquivos (2018).

(59) Es el mismo que compra, por 120 pesos, los derechos que sobre la carga de la presa inglesa *La Boleta* o *La Mosca* tenían cuatro marineros.

«Con acuerdo de el señor su asesor de Marina se sirvió declarar por de buena y lejitima presa parte de los generos y carga que traya dicho navio los que se desembarcaron y entregaron judicialmente a dichos armadores, sin que hasta ahora se pudiesen beneficiar. Y por quanto en este intermedio an sido socorridos por dichos armadores con diversas cantidades de dinero, que real y efectivamente les entregaron para su manutención y hallándose determinados en tomar otro destino y pasar a sus patrias han pedido y suplicado a los expresados armadores se ajustasen con ellos a quentas, lo que han ejecutado».

Como el tiempo de espera para la venta de los géneros de la presa era cada vez mayor, varios marineros deciden partir hacia sus hogares. Por esta razón, los armadores calculan el valor de la carga y les pagan la parte que les corresponde: «… se daban por contentos pagos satisfechos de las referidas partes que de dicha presa les correspondia según los empleos que respectivamente han tenido en dicha galera como también del pendolaje que les pertenecia». En el documento, que ambos firman, se comprometen con sus personas y bienes a no reclamar nada a los armadores una vez satisfechas sus demandas, a semejanza de lo que ya habían realizado «Juan Uberte, primer piloto que ha sido en dicha Galera, Fernando Garzia, primer cocinero, y Luis, muchacho de cámara», quienes habían otorgado un poder a Bernardo para que pudiese reclamar a los armadores su parte.

El pago que recibe Bernando de la Quadra será de 520 reales, cantidad a la que había que restar lo ya recibido con anterioridad[60].

Actividad corsaria en el siglo XIX

A finales del mes de mayo de 1801, la *Gazeta de Madrid* informaba de «la cruel y denigrativa conducta de algunos barcos corsarios ingleses que se han acercado a la costa de Rivadeo, persiguiendo y apresando las lanchas pescadoras de aquellas playas, desembarcando en estas y robando a sus infelices pueblos y finalmente dando una horrible muestra de cobarde ferocidad en la noche del 29 de abril ultimo, en que entraron en el puerto de Barquero y asaltando la casa de Don Pablo Galceran, vecino y del comercio de aquel puerto, le quitaron inhumanamente la vida, sin que a ello pudiese obligarles necesidad de defensa ni temor de daño de parte de un hombre solo, desprevenido, pacifico y sorprendido a deshora por 24 hombres armados»[61].

El 24 de julio de 1805, varias «cañoneras apresan por Vivero a la balandra inglesa *Hoppe* de Jersey»[62]. Sin embargo, otras páginas web señalan como fecha de este combate el año 1806: «Don José Álvarez de Toledo al mando del cañonero *Centella*, dando escolta a un convoy de catorce velas con rumbo

(60) AHPL, PPNN, Roque Fdez. Faxardo, 27 de noviembre de 1744, sign. 01929/07, ff. 94r-95v.

(61) *Gazeta de Madrid*, 29 de mayo de 1801, p. 984.

(62) Butrón Prida, G.: *Trafalgar y el mundo atlántico*, 2004, p. 107.

al puerto de Vivero, sobre las 24:00 del 3 de junio le ataca una balandra británica con la intención de cortar el convoy, pero no se lo pensó y respondió impidiéndole hacerlo, el enemigo no pudo efectuar un segundo disparo, por pasar directamente al abordaje apresándola y a remolque llevó a la *Hoppe* de Jersey del porte de 8 cañones al puerto de Vivero»[63].

El año 1808 fue bastante activo, ya que en él se registran un ataque a Viveiro por parte de tropas inglesas y el apresamiento del barco corsario francés *El Fénix*.

Asalto de las tropas inglesas a las defensas costeras de Viveiro

En apartados anteriores hemos visto cómo, a lo largo del siglo XVIII, los ingleses habían atacado barcos dentro del estuario de Viveiro y realizado desembarcos. Para terminar con esta indefensión, las autoridades vivarienses ordenaban reparar las baterías existentes y dotarlas de dos cañones de 24 libras cada uno, además de asignarles los hombres necesarios[64].

La seguridad que daban estas restauradas defensas costeras quedó en entredicho el 13 de marzo de 1808, cuando la fragata inglesa *Emerald*, capitaneada por F. Maitland, destruye las baterías costeras de Viveiro[65]. En esta acción bélica fallecen nueve soldados ingleses y dieciséis resultan heridos[66]. El ataque tuvo un resultado feliz para los ingleses, que consiguieron apoderarse de la goleta francesa *L'Apropos*, capitaneada por monsieur Lagacy, con una carga de 200 toneladas de cobre y otros materiales.

El barco corsario francés **El Fénix**

A las cinco de la tarde del 3 de septiembre de 1808 atracaba en el puerto de Ribadeo el bergantín francés *El Fénix*, capitaneado por Juan Limousin (en otros documentos aparece como «Lemousin»). Procedía de la Cayena francesa y se dirigía a Burdeos, puerto del que había salido. En su viaje de vuelta se había encontrado con vientos contrarios que lo retrasaron, hecho que provoca una merma, tanto en víveres como en agua, que lo obliga a buscar puerto.

Para poder partir de Burdeos (un 13 de mayo), al igual que acontecía en todos los puertos franceses, era obligatorio armarse a corso. Para cumplir con la normativa, el armador, Juan Santiago Conte, dota a El *Fénix* de 16 cañones de a 16 libras y consigue la patente de corso.

---

(63) blog.todoavante.es/?p=11252, publicado el 15 de febrero de 2017.

(64) FERNÁNDEZ PACIOS, J.R.: «Viveiro 1808: de ingleses inimigos a aliados», *El Progreso de Lugo*, 22 de julio de 2018.

(65) https://www.thegazette.co.uk/London/issue/20939/page/241, «Destruction of batteries and vessels of war at Vivero».

(66) STAINER CLARKE, J., y MCARTHUR, J.: *The Naval Chronicle*, vol. 19, enero-julio 1808, pp. 257-259.

Si bien a su partida España y Francia eran aliadas, a su retorno la situación había variado. El alzamiento del pueblo de Madrid el 2 de mayo de 1808, y las posteriores represiones por parte de los militares franceses, son el pistoletazo de salida de lo que posteriormente se bautizó como la «Guerra de la Independencia». Este cambio de alianzas era desconocido tanto por la tripulación como por el pasaje del bergantín.

A la hora de entrar en puerto, buscaron ayuda en una lancha que se encontraba a tres leguas de Ribadeo. Uno de los marineros, Ramón Millares, se ofrece como práctico y les asegura que no hay enfrentamiento alguno entre ambos países. Millares ordena a sus compañeros que se dirijan al puerto de Ribadeo y avisen a la corporación municipal y a la guarnición del castillo de San Damián sobre la llegada de un barco corsario enemigo. Tras su amarre, y aprovechando una serie de subterfugios, tanto el capitán como la tripulación son arrestados y el barco es confiscado. La carga estaba compuesta por 66.000 libras de «roquis o pasta para dar tinte», 12.000 libras de cacao, 6.000 de clavo, 1.300 de café, 330 de azúcar y un barril de mermelada[67].

La *Gazeta de Madrid* nos informa de este suceso de la siguiente manera:

> «A las 5 de la tarde hoi entró de arribada en este puerto, con el objeto de aprovecharse de algunos víveres, ignorando absolutamente las circunstancias en que se halla la España, el bergantín particular frances, nombrado el *Fenix*, su capitan Juan Lemousin, procedente de Cayena, armado con 16 carronadas de à 16 y 45 hombres de tripulación, que al momento de dar fondo fueron arrestados con el buque por disposición de aquella junta. Viene cargado de algodón, cacao y otros frutos de aquella colonia; pertenecía a don Santiago Conte, del comercio de Burdeos»[68].

No será este el único caso de captura de un corsario empleando subterfugios; y así, vemos cómo el 26 de abril de 1811 entra en Vivero, engañado por una lancha de pescadores del pueblo de Cillero,

> «un corsario francés que conducía a la corbeta mercante inglesa Kelton, la cual llevaba cargamento de azúcar, café, ron y algodón y que había sido apresada por aquél a los doce días de navegación de las Bermudas. El corsario creyendo los informes de los pescadores tomó a Vivero por Pasajes y al conocer su error se entregó a discreción, izándose entonces en los barcos el pabellón español. Poco después entró en el puerto la fragata inglesa *Surveillante*, que venía dando caza

---

(67) Fernández Pacios, J.R.: «O apresamento do corsario francés *O Fénix*», *El Progreso de Lugo*, 16 de diciembre de 2018.

(68) *Gazeta de Madrid*, 20 de septiembre de 1808, pp. 1184 y 1185. También el libro del vizconde de Motey *Un héros de la Grande-Armée: Jean Gaspard Hulot de Collart. Officier supérieur d'Artillerie (1780-1854)*, 1911, p. 180: «… le capitaine Limousin, commandant *Le Phenix*, que nous croyions étre à la Corogne, est arrivé hier à Ribadeo, sur le corsaire français Le Pérignon, pris par les Espagnols dans ce port où il etait depuis longtemps en réparation». En la nota a pie de página se puede leer: «M. Limousin était un des meilleurs capitaines du port de Bordeaux».

al corsario francés, y su comandante, el comodoro Collier, arrió la bandera española en la *Kelton* e izó la inglesa, echando fuera con alguna violencia a los españoles»[69].

La división corsaria cántabra de Juan Díaz Porlier

Inmersos en la Guerra de la Independencia, y liberado el suelo gallego, se hacía necesario atacar a los enemigos franceses acantonados en algunos puertos cántabros. El general Porlier recibe la orden de atacar esos puertos. Para llevar a cabo esta misión organiza una flota que se conocerá por el nombre de la División Cántabra, compuesta por embarcaciones inglesas (bergantín *Ciudad de Mahón* y fragatas *Arethusa, Amazone, Medusa* y *Narcissus*) y españolas (cañoneros *Estrago, Sorpresa, Gorrión* y *Corzo*; goletas *Insurgente, Roncalesca* y *Liniers*; bergantín *Palomo*, y fragata *Magdalena*), además de un considerable número de embarcaciones menores, sobre todo de pesca.

Para financiarla, Porlier opta por incorporar en ella barcos corsarios, al menos uno, que realizarían sus funciones al amparo de la protección de la flota[70], aunque no descartamos que los mismos barcos de la División se dedicasen también a esta actividad corsaria[71].

Como socios de ese barco corsario figuran el prestamista inglés William Dickinson (pagos para armamento y personal) y la vecina de Ribadeo Ramona Piñeiro (que aporta la embarcación)[72]. Esta mujer ribadense era la esposa (viuda en 1820) del comerciante Sebastián Piñeiro[73].

---

(69) BÉCKER, Jerónimo: *Historia de las relaciones exteriores de España durante el siglo XIX*, vol. I, p. 226.

(70) CARBALLAL LUGRÍS, J.: *Economía y conflicto. La logística de la guerrilla y el pronunciamiento. Porlier, 1808-1815*, 1994, p. 244.

(71) Blas de Salcedo, comandante de la fragata *Magdalena*, informaba el 10 de abril de 1810 a la Junta Superior de Subsidios, Armamento y Defensa del Reino de Galicia haber encontrado un práctico para que le ayudase en la actividad de corso y diese noticias sobre el enemigo en la costa cantábrica. Arquivo do Reino de Galicia, sign. Caja 40028145. Sobre la fragata *Magdalena* y su capitán, FERNÁNDEZ PACIOS, J.R.: «O derradeiro ano de vida da fragata *Magdalena*», *El Progreso de Lugo*, 2 de diciembre de 2018.

(72) «… solucionado el aprovisionamiento, zarpaba después de obtener un empréstito de un negociante inglés, Mr. Dickinson, que va a ser en lo sucesivo el agente comercial que le intermedie en una iniciativa de corso marino que va a acometer por medio del ayudante Matías Arauco, en sociedad con una naviera ribadense, doña Ramona Piñeiro, con la que establece un acuerdo a partes iguales». CARBALLAL LUGRÍS: *Economía y conflicto*…, p. 244.

(73) SAAVEDRA FERNÁNDEZ, P.: «La renovación de los grupos burgueses en la segunda mitad del siglo XVIII», en *Cuaderno de Estudios Gallegos*, t. XLI (1993-94), p. 217: «… se relacionan 133 personas de la Galicia cantábrica y de la parte occidental de Asturias cuyas deudas ascienden a 3.648.993,5 reales; algunas de ellas son intermediarios, a juzgar por las cantidades que no han pagado: 403.002 reales debe don Pablo Suárez Villamil, de Ribadeo; 240.945, don Sebastián Piñeiro, de la misma vecindad; 192.752, don Antonio López Villapol, de Viveiro». Efectivamente, en un escrito remitido a la Junta Superior de Subsidios (7 agosto 1810), podemos leer: «… don Sebastian Piñeyro del comercio de la villa de Rivadeo, consignatario que dize ser, de don Thomas de Ezelleria vezino de Plencia», Arquivo do Reino de

La relación comercial se inicia con buen pie, toda vez que el número de apresamientos auguraba un resultado feliz: «… se habían capturado varias presas en Santoña, tres más en Plencia y entraban en Ribadeo, al empezar agosto, cinco presas capturadas por Arauco»[74]. Pero pronto desaparece la felicidad, ya que los pleitos para dilucidar la licitud o ilicitud de las presas tomadas ahogan económicamente al prestamista Dickinson y perturban su relación comercial con la naviera ribadense, la cual se negaba a abonarle cantidad alguna: «… nos presentamos a doña Ramona Piñeiro para liquidar la cuenta de las presas, pero en vano, porque esta señora, insinuando que había algún saldo a favor suyo y contra mi y exponiendo que estaba pendiente el despacho de las presas por haber apelado de la decisión de algunas que se declararon libres...»[75]. Esta situación tan tensa llevará a Dickinson a exclamar que, antes que pleitear de nuevo por una presa, prefería prenderle fuego.

Sirvan estas páginas como una breve aproximación a un tema que carece del estudio que merece. El corso en el Cantábrico gallego es acreedor de investigaciones que lo homologuen con otras zonas mucho más estudiadas, como Cantabria o el País Vasco entre otras.

APÉNDICE DOCUMENTAL

Combate naval contra dos fragatas inglesas del paquebote correo *El Grimaldi*

El apéndice que ofrecemos es un extracto del diario de navegación que se custodia en el Archivo General de Indias (Correos, 192B, R.12). Puede consultarse *online* en pares.mcu.es

El paquebote en cuestión parte de A Coruña el 17 de junio de 1779 y retorna al mismo puerto el 24 de enero de 1780. Zarpa de A Coruña a las cuatro de la mañana y llega a Montevideo, el 21 de septiembre, a la una y media de la tarde. Parte de Montevideo el 8 de febrero, a las ocho de la mañana, y arriba al puerto de Ribadeo el 10 de mayo, a las cuatro de la tarde.

Transcribimos desde el folio 1 vuelto hasta el 5 vuelto:

> «Estando cerca del puerto de Coruña tuve por conveniente fuese el Theniente don Silvestre Zavala, en la lancha del practico a tierra a recoger la jente que faltava quedándome con el practico a bordo hasta interin llegaba el teniente, y demás tripulazion, pero haviendose quedado bonanza me abatieron las aguas para el

---

Galicia, sign. 3999374. En el *Almanak Mercantil ó Guia de Comerciantes para el año de 1803* (p. 258), en el apartado dedicado a los «Vicecónsules», podemos leer: «… don Sebastian Piñeyro, encargado del de los Estados Unidos de América. Todos los comerciantes y mercaderes citados, tratan en todos géneros deEspaña y del Extrangero, y linos del Norte. Tienen buques para el comercio de cabotage y el de America».

(74) Carballal Lugrís.: *Economía y conflicto*…, p. 246.

(75) Ibídem, p. 247.

Goeste, una larga legua, que me hallaba a las 10 de la mañana en que se havisto por Barlovento la Yrresperda balandra ynglesa, la que luego fue llegada por venir favorecida con brisa fresca, siendo para mi bonanza.

A las 10 y cuarto me entrò la brisa que favorecia a la menzionada balandra, con el que me puse en vuelta de tierra con las amuras a babor para dar cumplimiento al titulo 2º, articulo 1º, folio 79 de la Ordenanza que trata la instruzion fecha 31 de julio del pasado, pero no pudiendo verificarlo sin exponerme a varar a vista del enemigo que me seguía, no permitiéndome la costa dar fondo por las muchas piedras, según dicho del practico, tuve por conveniente observar lo prescrito en el articulo 43, del mismo titulo folio 100 y de la tactica, capitulo 2º folio 12.

A la 10 y cuarto de la mañana vire por havante en vuelta del Norte sin embargo de lo mucho que ventava a fin de conseguir en la bordada algun barlovento para venir al puerto, lo que me salio frustrado por haver el enemigo observado la misma eboluzion de esta forma seguimos. Perseguido y cazador (este a Barlovento) hasta la una de la tarde, en que por haverse havistado a larga distancia por Barlovento la Fragata compañera del contrario, virè en tierra, con las amuras a babor, a cuio movimiento harribò con bandera francesa que aseguró con vala, a que le correspondi con la de armas y gallardete, pero observando su azelerazion en arpoximarseme y que no podía ser su bandera, aun que asegurada otra cosa que agachada de guerra, segunda vez ratifique la que llebava larga con un cañon de los de proa, cargado de vala y metralla, también enfilada que en el tiempo de la ratificación le cruzo todo su aparejo a lo que bajo la francesa, y suspenso un poco lagrò la Ynglesa de campo blanco bastos azules, y encarnado, cuias insignias caracterizan el pavellòn de Guerra Britanico.

Conozidos que nos hallamos harribò sobre mi, esperándole yo en la forma y horden siguiente.

1ª.– Con las escotillas cerradas y clavadas, por hevitar el que la jente vajase al entre puentes sin que por esto dexase de haver sobre cubierta seis tiros de pertrechos y demas correspondientes al manejo del cañon.

2ª.– Horden ciega al oficial de Bandera para que por ningún pretexto permitiese la exclamazion de harriarle y facultad para que tirase de mi hasta el ultimo que fuese causa de semejante atentado.

3ª.– A los dos acompañados del mencionado oficial facultad para que le tirasen a el en caso de observarle algun movimiento contrario a lo hordenado.

4ª.– Orden General para todos los cabos de cañon y a pedreros para que sin embarazo pudiesen tirar al primero de los existentes que flaquease y estos al cabo si incurriese en semejante atentado para cuia maior fuerza y respecto todos se hallavan con armas.

5ª.– Una combinazion General de sacrificarnos antes que ver ultraje en el Pavellon, para el que se hallaba otro embergado de repuesto, en caso que caiese el arbolado.

En esta conformidad, y unión sufrimos el fuego graneado que hizo el contrario, sin que le disparásemos ni un solo tiro; hasta que no nos incorporamos bien, de forma que los tacos hiziesen su deber, que fue hallándonos como un cumplido del navio, en que emparejando los palos maiores le dimos la primer descarga a un tiempo, también empleado que no tan solamente consegui el rechazarle por ser su animo el cortarme, sinò el desvastarle el paño maior, trinquete, amantillos de la

Botavara, y otras maniobras que por dispreciables omito, dexando el estrago hecho en la tripulazion que por razón natural le haría con dicha descarga, por ser todo metralla a boca de jarro, y tener su jente a cuerpo varonil y empelotones por ser tantos; a vista de este estrago se puso al viento a prepararse de velas que mui luego lo hizo, aprovechando yo este tiempo en la artillería para recibirle, en la misma bordad, que seguia, apretando de vela en demanda de la tierra in mediata, o puerto, por causa de la fragata compañera del contrario que venia forzejeada en vela a favorezerle.

Luego que se hallò preparada sigui mis aguaziones y como caminava mas a poco rato se me presento costado a costado, rompiendo el fuego, al que nos correspondimos recíprocamente.

De esta descarga experimentamos algun daño en las maniobras, y belas y un balazo al lumbre del agua por babor bajo la mesa guarnizion maior cuia brecha passò de dos varas de largo.

Al extrepito de esta desgraciada bala, no pudo menos que extremeserse las jentes de los cañones contiguos a dicha brecha o balazo, a cuio consuelo no pude hasistir tan prontamente como lo pedia la actual circunstancia por hallarme medio caído y turbado en el parapeto de la xarzia maior de babor de resultas de algunas balas de metralla que en el acto me llevaron la bozina y sombrero sin mas lexion en mi cuerpo que la de algun ayre, que aun me acompaña en el hoydo yzquierdo.

Luego que he vuelto en mi, nuevamente anime mis jentes y mas quando libre del humo del contrario lo bi por mi popa, medio mal tratado en el aparejo y con la botabarda al lado e babor como que dava vanda, para tapar algunas aguas procedidos de balasos en la 2ª descarga.

Con esta favorable señal y la de ver mi tripulazion varios contrarios en el agua, se animò mas como hera regular, y para recivirle al 3º fuego con mas ardor mandeles cargar sobre la maestra de los 6 cañones de proa, los pies de cabra y el resto de la batería de cañones y pedreros con maestra y metralla para decidir la suerte favorable que esperaba del contrario sin embargo de las superiores fuerzas que le acompañavan y alientos de la fragata compañera que ya se aproximava.

Con el preparativo arriba dicho me hallaba para recibir al contrario y con deseos de que llegase para desgraviar el daño del balazo con que ya me hallaba.

En este mismo tiempo me praticipò el practico que actualmente estaba en el timon de la falta de gobierno de dicho, a que le satisfize con dezir que los navios en combate disputando situaciones ventajosas tomavan dirección contraria a la del timon procedidas al extrepito de los cañones y que por ningun pretexto se acordase mas de semejante cosa, sino queria experimentar el rigor de lo ordenado en el capitulo 2º dicho antes de entrar al combate.

El presente exorcismo fue bastante para que se callase, sin embargo de la razón que le acompañava y que yo le ocultava sin mas motivo que el de que la tripulazion no desmaiase.

Llegado que fue el 3º fuego mi contario no quiso mi desgracia el que se presentase al costado para servirme de los arriba dichos pies de cabra y aunque hize todo lo que ofrece el arte sobre conseguirlo todo me salio frustrado por observar los mismos movimientos el contrario, de tal forma que haviendose asegurado el flanco, o quadra de babor en popa, principiò sobre una guiñada que dio para barlovento el güero, de forma que me sacrificava, cuio basto modo de guerrear por el contrario me prezisò a coger la bozina, y decirle al capitán (que de hito a hito nos miravamos) por dos vezes el que se presentara al combate como devia, respecto las superiores fuerzas que le acompañavan, pero tan al contrario de hazerlo que

irritado y ciego obviando de una vez de los casos que prescribe la ordenanza para semejantes ocasiones mandò tirar al Pavellon 16 balasos de fusil y metralla todos bien empleados por los ahujeros que a dicha bandera le quedaron y a mi seria regular que fuesen varios por haverme quedado de los corchetes de la casaca para bajo siete haujeros en el cuerpo de dicha y el 8º en la manga derecha por la sangría sin que me quedase vestijio en el cuerpo mas que un mero calor en el muslo derecho gracias a la Majestad Divina.

En el arriba dicho 3º fuego y contraria posición mas haun tuve la felicidad de poder recharzarle con los dos cañones de popa, cargados de metralla y pedreros en particular con dos abuzes de calibre de a 3 que me sirvieron mucho en el lanze.

En este tiempo estaría como media escasa legua de tierra, y como ya el navio no governava por lo mucho calado o sumerjido que se hallaba del agua que havia en la bodega, entrada por la brecha del ya mencionado balaso, me determine hir al puerto o dar cumplimiento a lo capitulado hantes del combate.

Seguro el contrario del conflito en que yo me hallaba por estar actualmente observándolo, se dirijo a mi con señales de abordaxe y aun que no es el mas admitido en la Nacion, me hizo desconfiar la mucha jente que venia en el bauprés y sus depravadas señales para cuio recibimiento puse toda mi jente en popa a los cañones y pedrero, para recivirle quando llegase; a lo que temio y solo dispaò unos cañonazos a que le correspondi con los de popa y pedreros ya en la misma boca del puerto de Rivadeo, en que di fondo a las 5 de la tarde.

Quando yo hiva entrando en el mencionado puerto le faltava que subir el agua a la bodega 18 pulgadas para cubrir el entre puentes y como la presente necesidad no pedia mas demora que la de anclar donde lo permitiese el referido puerto instantariamente se dio fondo con el ancla de babor que atento por lo 1º a velas ni otra cosa di vanda con la artillería y jente en las bergas sobre estribor hechandose al agua 4 marineros nadadores acompañados del buzo Josef Montero (de cuio trabajo murió por haverle cojido sudado quando se hecho al agua) a tapar la brecha en el costado de babor. A esta extrema necesidad me llegó el socorro de lanchas, jentes *y tropa del* país, con el que principie a las bombas y valdes por la escotilla maior, poniendo al mismo tiempo pendiente de los palos 4 lanchas para que el navio tumbara mas, a fin de tapar la arriba dicha brecha que el buzo y nadadores no podían conseguir, pero como en este mismo tiempo me rindieron las bombas reconociendo la demasia del agua, por falta de dichas (sin embargo de la mucha que por las escotillas se hechaba) seguro de que rendia el navio passè la artilleria, pedreros y demas que he podido a una embarcazion portuguesa que para este fin estaba al costado, con lo que consegui tumbar lo necesario hasta descubrir enteramente la arriba dicha brecha, que se tapò provisionalmente con encerados, al cerrar la noche.

Conseguida y tapada que fue dicha brecha a poco rato se conozio la disminuzion del agua en la bodega con los que alentándose las xentes y trabajando toda la noche consegui a las 9 de la mañana del dia de Corpus el tener enteramente libre de agua la bodega.

Mi contrario amanezio fondeado como una legua al Oeste del puerto, en los mismos términos que yo en dicho, o peores y para su resguardo tenia la fragata y bergantín que lo escoltavan en vela.

El mismo dia por la tarde se hizo a la vela reparada de sus daños y el 25 le vimos reponerse y vimos que pasava de la valandra a la fragata de xentes y demas que le faltasen, esta noticia la ratifico un portuguès que entrò en el mencionado puerto el 28 del mismo, por haver hablado con la dicha balandra añadiendo lo irri-

tado del contrario por la perdida de 22 muertos y varios heridos en el combate, cuia novedad mas verificada, aun que con alguna diferencia fue la dada por los ingleses prisioneros que pasaron el 18 de junio por la de Rivadeo en que declararon delante de varios cavalleros de aquella villa, ser compañeros de la citada balandra que sostuvo el combate con el Correo que no considerava tan fuerte, del que havia salido con perdida de 17 muertos, pero con vastantes heridos, cuia declaración no testimonie por ser públicamente dada por los ingleses.

El 18 de junio se presentò la fragata a la boca del puerto con maniobras que indicaba bloquearle, lo que a poco trabajo consiguiera, al no haversele variado el tiempo por la travesia sobre un aguazero que le hizo desistir del pensamiento.

Omito las insultaziones que diariamente me hazian los contrarios en el tiempo de 44 dias que estuve anclado en aquel puerto.

El 22 de dicho mes determiè salir de aquel puerto por no ver enemigos, para cuio maior hacierto mandè al piloto en una lancha atalayar sobre el Cabo de Ortegal, del que me deveria participar por medio de humadas quando yo pasase, de las embarcaciones que hubiese al oeste de dicho cabo.

Practicada esta dilixencia luego que amanezio el 23 haviendo rejistrado de la Talaya del puerto en que me hallo los orizontes, no haviendo visto nada me principie a elevar y a las 7 de la mañana me hallava en vela.

Luego que Sali afuera de las puntas encontrè una embarcazion de la costa que seguia para el mencionado puerto, y haviendole preguntado por novedades me dixo que hivan por afuera algunas velas de las que dudava la nación.

No dexo de ponerme en cuidado, pero como yo no bia ninguna por lo ofosscado de los orizontes, di principio a mi navegazion en vuelta del noroeste a cuio rumbo navegue hasta las *10* de la mañana, en que expejando la admosfera me hallè en las popas del comboy de Santander, al que me incorporè».

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

La edición electrónica de la REVISTA puede consultarse libremente en Internet en la página web de la BIBLIOTECA VIRTUAL DE DEFENSA:

http://bibliotecavirtualdefensa.es

En ella se encuentra íntegra desde su primer número (publicado en 1983), en formato PDF (Hemeroteca > Publicaciones periódicas > R > Revista de historia naval):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/publicaciones/numeros_por_mes.cmd?idPublicacion=86

Esta página permite además hacer búsquedas por texto libre en la siguiente aplicación (Página de inicio > Consulta > Búsqueda):

http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/busqueda.cmd

Para ello se aconseja seguir el siguiente: **Método de búsqueda**

1) Escribir texto a buscar en «Búsqueda general» (si es una expresión exacta de varias palabras, entrecomillarlas).
2) Marcar la casilla «Buscar en el texto completo».
3) Pulsar el botón «Buscar».
4) En la columna de la izquierda, seleccionar «Revista de historia naval» para filtrar solamente los resultados de esta publicación. Los resultados que aparecen a la derecha pueden obtenerse directamente en PDF.

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL > REVISTA Y BOLETINES > REVISTA DE HISTORIA NAVAL > CATÁLOGO Revista):

http://www.armada.mde.es

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA (Revistas > Revista de Historia Naval):

https://publicaciones.defensa.gob.es

LOS TORPEDEROS *JULIÁN ORDÓÑEZ* Y *ACEVEDO*

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial

Resumen

Entre 1878 y 1887, la Armada encargó un total de quince torpederos, pertenecientes a doce clases distintas, construidos por ocho astilleros, dos de ellos nacionales y seis extranjeros. En esos años, estas unidades eran un arma naval novedosa que –se pensaba– podía revolucionar la guerra en el mar.

Este trabajo se centra en el contrato de construcción de los torpederos *Julián Ordóñez* y *Acevedo*, encargados por la Comisión de Marina en Londres al astillero John I Thornycroft y Compañía, así como en sus características, su armamento y su historia. Además, se revisa someramente la historia del astillero constructor y se estudian los torpederos de que ha dispuesto la Armada. Finaliza el trabajo con unos comentarios críticos sobre el contrato.

Palabras clave: Armada, contrato, torpederos, *Ordóñez, Acevedo*, Thornycroft, torpederos Scwartzkopff, ametralladora Nordenfelt.

Abstract

From 1878 to 1887 the Spanish Navy ordered fifteentorpedo boats. They belonged to twelve different classes, built by eight shipyards, two Spanish and six abroad. In those years, these units were a new naval weapon and it was thought that they could revolutionize the war at sea.

This work focuses on the building contact for the two torpedo boats, *Julian Ordóñez* and *Acevedo*, ordered by the Spanish Navy Commission in London to the John I Thornycroft and Company shipyard, as well as on their characteristics, weapons, and history. Additionally, it includes a brief review of the history of the building shipyard, and a study of the torpedo boatsthat the Navy has disposed of. The work ends with some critical comments on the contract.

Key words: Navy, contract, torpedo-boats, *Ordóñez, Acevedo*, Thornycroft, Scwartzkopff, Torpedo-boats, Nordenfelt machinegnn

Introducción

EN un artículo anterior, ya hemos comentado la existencia, en la Biblioteca Central de Marina –lugar poco visitado, pese a ser de libre acceso, que contiene múltiples tesoros bibliográficos–, del «fichero verde», que reúne las fichas de los libros más antiguos.

En una reciente revisión de los contenidos del fichero verde hemos encontrado un interesante documento que recoge el contrato privado entre el Estado español y la compañía John I. Thornycroft para la construcción de dos torpederos de 1.ª clase a los que se denominó *Julián Ordóñez* y *Acevedo*. Estos pequeños buques, sus características y el citado documento constituyen el núcleo del presente trabajo, que se complementa con un resumen de la historia del astillero constructor y un repaso de los otros torpederos de que ha dispuesto la Armada.

Pero, antes de entrar en la parte medular del tema, pongámonos en situación. En los años setenta y ochenta del siglo XIX, España estaba estudiando la adquisición de torpederos, un tipo de unidades de pequeño tamaño, muy rápidas para la época y armadas con el recientemente aparecido torpedo automóvil, que hacía poco había inventado Robert Whitehouse. Tal torpedo era un arma novedosa en ese momento y parecía que podía eclipsar el dominio de los mares por parte de las grandes unidades dotadas de blindaje y grandes cañones. Así, entre 1878 y 1887, la Armada adquirió un total de quince unidades de este tipo, agrupadas en doce clases de distintas, entre ellas las que nos ocupa (*).

El documento del contrato

Respecto a la forma, el documento es un folleto compuesto por un total de 16 páginas, incluidas las cubiertas delantera y trasera, de 32,5 centímetros de alto y 23,5 de ancho, sin encuadernar, simplemente sujeto con dos grapas. Del total de páginas, seis corresponden a portadas o están en blanco (37,5 por 100 del documento).

(*) Antes de seguir, consideramos de interés hacer una aclaración: las razones por las que documentos de este tipo se imprimían. La respuesta es fácil si nos situamos en los medios que existían en el segundo tercio del siglo XIX. La Administración precisaba de cierto número de copias de cada documento que se generaba, y a la sazón no existían fotocopiadoras ni ordenadores con sistemas de tratamiento de textos. El uso de la máquina de escribir, aunque incipiente, no se extendió hasta casi finales del siglo XIX. Sí existía el papel de calco, pero por este procedimiento era casi imposible obtener más de tres copias legibles. Las soluciones posibles eran recurrir a escribientes-copistas para que reprodujeran a mano el documento, o utilizar la imprenta. Ambas soluciones eran ampliamente empleadas.

Su título exacto, que incluye dos erratas[1] y omite bastantes tildes, es *Contrata con los Sres. Jhon J Thornycroft y Compañía de Chiswick (Inglaterra) para la construcción de los torpederos* Julián Ordóñez *y* Acevedo.

En la portada figura como fecha de edición el año 1885, y como lugar de impresión, los talleres gráficos del Cuerpo de Infantería de Marina enMadrid.

En la presentación del documento, que ocupa media página (3,125 por 100 del total), constan como firmantes del mismo, por parte del Ministerio de Marina, el capitán de navío de 1.ª clase José Martínez Illescas, jefe de la Comisión de Marina en Londres, y Carlos de Azcárraga, contador de la citada comisión. Por parte de la empresa solo se cita que el contrato se celebra con la compañía inglesa, sin citar quién fue el signatario. Está fechado el 30 de diciembre de 1884.

Curiosamente, al final del documento figuran como firmantes por parte española los ya citados José Martínez Illescas y Carlos de Azcárraga, y además Juan Antequera[2], y por parte inglesa, el socio principal de la compañía, John Isaac Thornycroft.

Las especificaciones de los buques y de su máquina quedan expuestas en 3,4 páginas (21,25 por 100 del documento). Básicamente recoge datos relativos a la construcción. Los aspectos más relevantes se detallan en el punto siguiente de este trabajo.

A la descripción de la caldera se dedican 1,4 páginas (8,75 por 100 del documento) donde, además, se tratan otros aspectos constructivos de los buques, así como detalles accesorios y acerca de su habitabilidad.

El punto de condiciones generales ocupa 1,2 páginas (7,5 por 100 del documento) e indica que los buques se construirán en gradas cubiertas con «materiales de la clase más superior y de la mejor mano de obra». También dice que serán «cuidadosamente pintados y barnizados».

Las pruebas de mar, o más bien de río, se realizarían en el Támesis con cuatro toneladas de carga, y consistirían en una carrera de tres horas con varias vueltas para realizar la milla, en la que debía alcanzarse una velocidad de 20 nudos. Se estipulan con cierto pormenor las condiciones de las pruebas y la forma de efectuarlas.

Las condiciones marcan que, si no se alcanzan los 20 nudos, se deducirían del precio 50 libras esterlinas y otras treinta por cada cuarto de nudo que faltase para la velocidad tope. Además, si los buques no superaran los 19 nudos, España podía rechazar el torpedero, en cuyo caso se le reembolsarían los pagos ya abonados.

La primera unidad debía entregarse a los siete meses de la firma del contrato (31 de julio de 1885), y la segunda, un mes más tarde (31 de agosto

---

(1) Las erratas son «Jhon», que debería ser «John», y la jota mayúscula (J), que debe ser una i mayúscula (I). Las tildes omitidas las hemos añadido.

(2) Entendemos que el tercer firmante es Juan Bautista Antequera y Bobadilla, quien fue ministro de marina, por tercera ocasión, entre el 18 de enero de 1884 y el 13 de julio de 1885. Su firma debe de ser posterior al contrato, como refrendo del mismo.

de 1885). Estos eventos se producirían en el río Támesis, posiblemente en las instalaciones del constructor en Chiswick.

El precio total era de 19.500[3] libras esterlinas, 9.750 por cada buque, como se señala específicamente. En lo referente a la forma de pago, se indica que un 50 por 100 del importe debía satisfacerse cuando estuvieran construidos los cascos, un 25 por 100 cuando quedara instalada a bordo la máquina, y el 25 por 100 restante, a la finalización de las pruebas de mar.

No se establece ninguna garantía sobre el funcionamiento de los dos buques ni de ninguno de los equipos instalados en ellos.

Se indica que el astillero entregará un plano con la distribución general de los torpederos, con sección diametral, varias secciones transversales y la curva de estabilidad y datos de la misma.

La lista de efectos de respeto, etc., ocupa 3,5 páginas (21,875 por 100 del documento) y está compuesta por seis relaciones distintas, con denominación y número de cada uno de los repuestos y pertrechos a entregar con los buques. Las seis partes en que se subdivide son: máquinas, aparato de gobernar al vapor, calderas, pertrechos generales, servicio de mesa para cuatro oficiales y servicio para el rancho de 12 hombres.

En una investigación posterior hemos localizado, de forma separada y sin relación con el documento principal, un plano que posiblemente sea el citado en el contrato. Tiene un encabezado que dice: «General Arrangement of 1st Class Torpedo Boats for the Royal Spanish Government»[4]. Comprende vista por la banda de estribor, vista superior, corte horizontal mostrando los espacios del buque, corte longitudinal por el eje del barco, y dos cortes transversales, uno a la altura del puente y otro en la zona de popa. En la parte inferior del documento se incluyen varias firmas, diversos códigos numéricos, una fecha de la que solo se puede leer el año (1885) y el sello de la empresa Thornycroft (un asta con una bandera flameando, con una te en el centro). Por su interés para poder conocer cómo eran este tipo de unidades, se reproduce al final de este capítulo.

Cuadro 1. Extensión de contenidos del documento

Contenido	*Paginas*	*Porcentaje*
Presentación del documento	0,5	3,125
Especificaciones de los buques	3,4	21,250
Caldera	1,4	8,750
Condiciones generales	1,2	7,500

(3) Según otras fuentes, la Armada pagó 245.700 pesetas por cada torpedero.

(4) Su traducción literal es «Distribución General de los Torpederos de 1.ª Clase para el Gobierno Real de España».

Máquinas		3,5	0,9	21,875	5,625
Lista de efectos de respeto, etc.	Aparato de gobernar al vapor		0,3		1,875
	Calderas		0,3		1,875
	Pertrechos		0,7		4,375
	Servicio de mesa para cuatro oficiales		1,0		6,250
	Servicio para el rancho de 12 hombres		0,3		1,875
Portadas y páginas sin contenidos		6		37,500	
TOTAL PÁGINAS:		16		100	

Características de los dos torpedos

El *Julián Ordóñez* fue la construcción 209.ª del astillero de Chiswick, mientras que el *Acevedo* hizo la número 210.ª

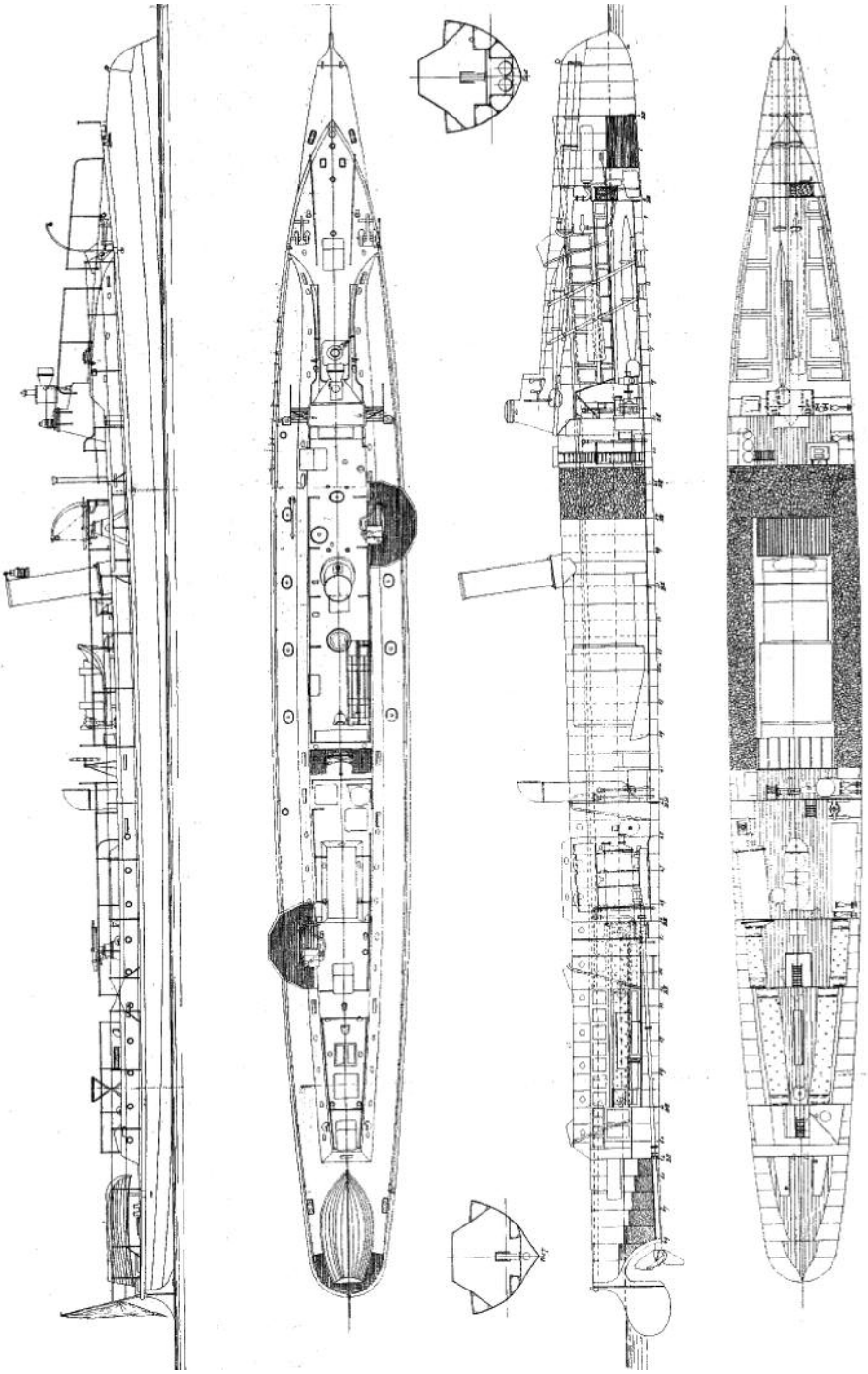
Según el documento oficial de contratación, el desplazamiento de estas unidades era de 66 toneladas, y sus dimensiones, 34,63 metros de eslora y 3,81 de manga, un calado a proa de 0,61 metros y otro a popa de 1,88. Hay datos de que el puntal era de 2,41 metros. Algunos autores dan otras dimensiones, pero las aquí reflejadas son las contractuales.

Estaban construidos con chapa de acero naval galvanizado «cuidadosamente»[5], con todas las partes unidas mediante roblones. Respecto a los espesores, eran variables:

— quilla, roda y codaste, formadas por barras de acero de 3,18 cm;
— cuadernas, de 3,18 cm, separadas entre sí 48 cm;
— forro y cubierta, formados por planchas de 0,48 cm, cosidas con roblones por superposición;
— torreta con planchas de un espesor de 0,64 centímetros.

En lo relativo a las formas externas, el casco era muy bajo sobre el agua, del que solo sobresalía la proa de «lomo de ballena», en la que se ubicaban los dos tubos lanzatorpedos pareados y una pequeña superestructura que iba desde allí hasta casi la popa, precisa para hacer habitable el interior. Sobre ella se ubicaban la torreta, un puente de gobierno de dimensiones mínimas, un mástil, una chimenea de pequeño tamaño, el timón de reserva y las ventilaciones de la sala de calderas. La ametralladora de proa se situaba en la banda de estribor, tras el puente, y la de popa, en la banda de babor, en el último tercio de la eslora. Ambas contaban con plataformas abatibles.

(5) Literalmente en el documento del contrato.



El encabezado de este plano dice «General Arrangement of 1st Class Torpedo Boats for the Royal Spanish Government». (Foto: Biblioteca Central de Marina)

El interior del buque estaba dividido, mediante mamparos estancos, en seis compartimentos que, de proa a popa, eran:

— Pique de proa, por encima del que estaban las bocas de los tubos, con su portón abatible hacia atrás en la parte superior de la roda.
— Sollado para la dotación con la cocina, incluyendo un fogón de carbón. Tenía su acceso por la banda de babor, tras el puente. En la parte inferior de este compartimento se estibaban dos torpedos de reserva. En la cubierta de proa había una escotilla para la carga de los torpedos.
— Sala de calderas, con las carboneras a proa y en los costados. Su acceso era por la zona situada más a popa, en la parte de babor de la superestructura. En cubierta había nueve pequeñas escotillas para la carga de carbón, cuatro en cada banda y una en el eje del buque, a proa de la caldera.
— Sala de máquinas, que tenía acceso por la parte de estribor de la superestructura.
— Cámara. Sus accesos se situaban en el eje de la superestructura. Estaba dividida en tres partes diferenciadas que, de proa a popa, eran: dormitorio para el suboficial y el maquinista, camarote de los oficiales, repostero y retrete.
— Pique de popa, con los accionamientos del timón principal y un depósito de agua potable con capacidad para 727 litros.

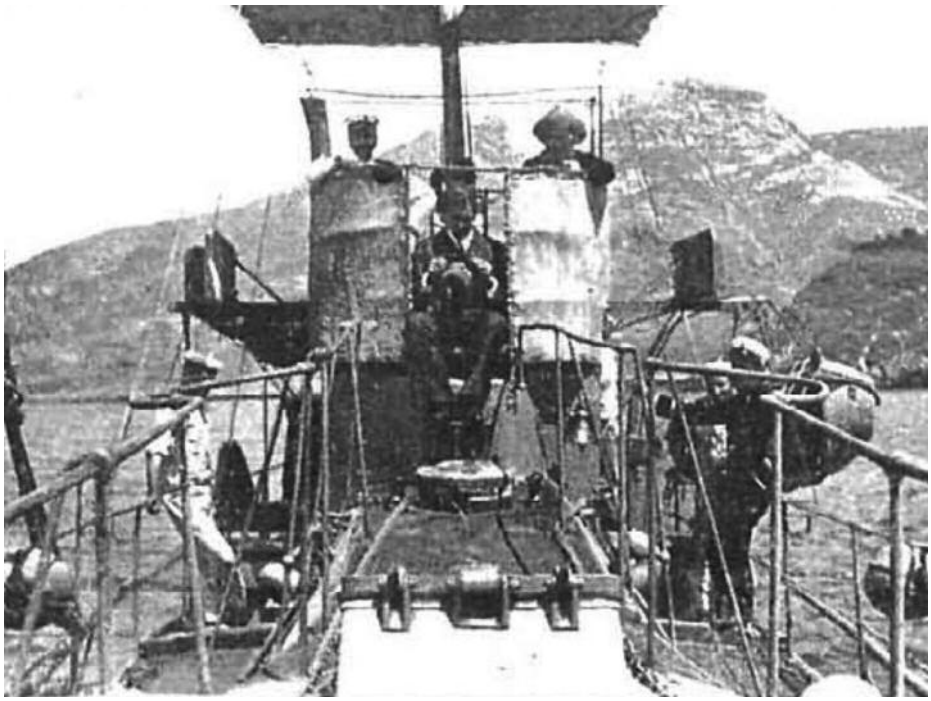
La propulsión estaba compuesta por una caldera cilíndrica tipo locomotora, que podía alcanzar una presión algo inferior a las 8,85 atmósferas y alimentaba a una máquina alternativa de vapor tipo Compound, invertida y de acción directa con cilindros de alta y baja presión.Tenía una potencia de 666 CV a tiro normal y de unos 850 CV con el tiro forzado. Este conjunto movía un eje de acero Bessemer con una hélice de acero Bessemer o Siemens-Martin.

La velocidad de crucero era de 10-12 nudos y a máxima velocidad tenía un andar de 19,8. Respecto al combustible, podía estibar 20 toneladas de carbón, con lo que alcanzaba una autonomía de 480 millas náuticas a la velocidad máxima, o de 1.600 a la de crucero.

El astillero preveía una dotación de uno o dos oficiales, dos suboficiales (contramaestre y maquinista) y doce marineros, previsión que se demostró insuficiente. Posteriormente quedó compuesta por un total de dieciocho personas: 1 teniente de navío, 1 alférez de navío y 16 suboficiales y marineros, aunque otras fuentes los elevan a dieciocho.

Como embarcaciones auxiliares, el astillero suministró un bote Berthon[6] para cada unidad, y ambos buques disponían de otro bote, propulsado por

(6) El bote Berthon se trataba de una embarcación auxiliar utilizada en la segunda mitad del siglo XIX y comienzos del XX. Era plegable sobre su quilla, subdividido en compartimentos para asegurar la flotabilidad, y con casco construido con lona impregnada en aceite de linaza u otras sustancias para asegurar su impermeabilización. Ofrecía la ventaja de la facilidad para su estiba.



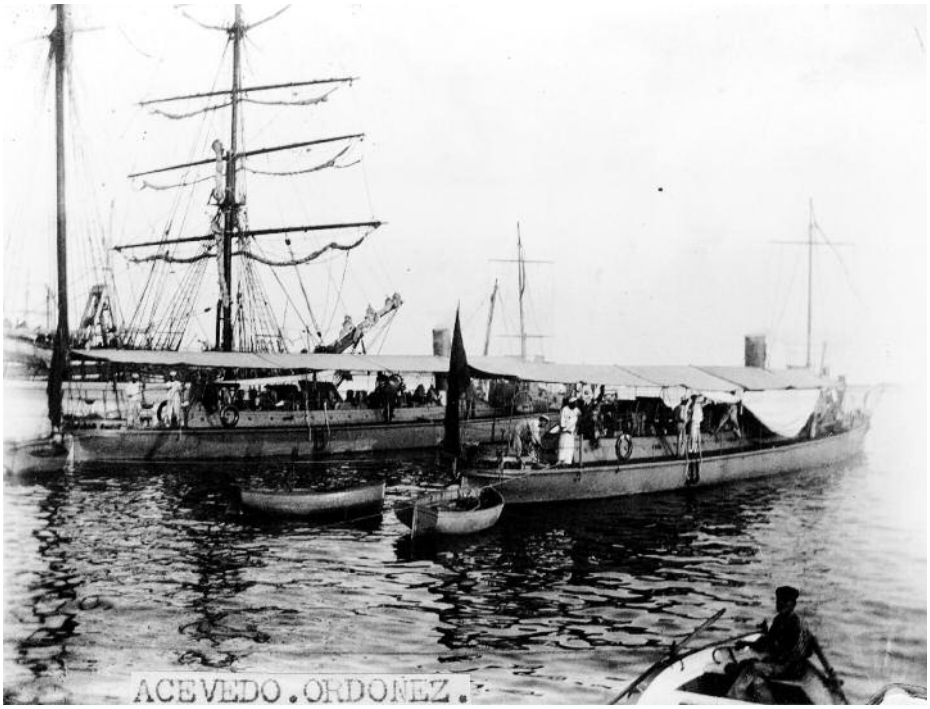
Puente de gobierno del *Julián Ordóñez* durante unas maniobras con torpedos en aguas de Cartagena. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

remo, con casco de madera y una eslora de casi 2,9 metros, que en navegación se estibaba boca abajo en la zona de popa.

Un aspecto curioso de estas unidades es que contaban con dos timones, uno convencional, suspendido de la popa, y otro bajo el casco, en la quilla, en la parte de proa. Podían actuar, a voluntad del timonel, conjunta o individualmente. El de popa era el de uso normal, y el de proa se utilizaba individualmente en caso de avería del principal, o conjuntamente con él para facilitar las maniobras.

Otros elementos interesantes que incorporaban los dos torpederos eran:

— bomba de achique con válvulas en todos los compartimentos;
— aparato de gobierno con máquina de vapor;
— destilador con capacidad de producir 682 litros al día de agua potable y para la máquina;
— pescante para torpedos, con un molinete de accionamiento manual con capacidad de alzado de 408 kilogramos. Instalado en la banda de babor, entre la torreta y la chimenea, cuando no estaba en uso se abatía sobre la cubierta;



Los torpederos *Acevedo* y *Julián Ordóñez* en puerto. (Foto: Colección Aguilera)

— iluminación mediante luz eléctrica[7]. Esta instalación incluía una dinamo, corriente continua, 15 lámparas incandescentes en el interior de los buques, y un proyector de 406,4 mm de diámetro, instalado en cubierta;
— en cubierta se disponía de un retrete para la dotación.

Cuadro 2. Resumen de características de la clase Julián Ordóñez

PRINCIPALES DIMENSIONES	Desplazamiento:	66 toneladas
	Eslora:	34,63 metros
	Manga:	3,81 metros
	Puntal:	2,41 metros
	Calado:	0,61 metros a proa y 1,88 metros a popa

(7) El contrato dice literalmente: «Los Sres. John J Tornycroft y Compañía se esmerarán en procurar que el alumbrado por incandescencia tenga buen éxito, pero se ha convenido que no se les hará responsables si no obtuvieran buenos resultados sus esperanzas y esfuerzos».

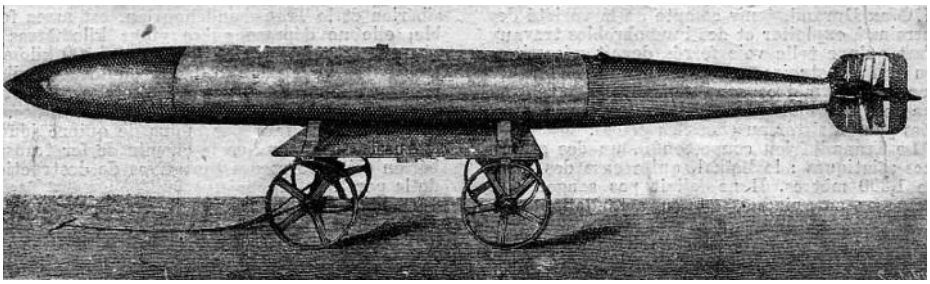
CONSTRUCCIÓN	Casco:	Acero
	Superestructura:	Acero
	Torreta:	Acero
	Caldera:	1 caldera tipo locomotora
	Máquina:	1 máquina alternativa tipo Compound
PROPULSIÓN	Potencia:	666 CV a tiro normal y 850 CV a tiro forzado
	Hélice:	1 de acero
	Velocidad:	19,8 nudos (máxima); 10-12 nudos (crucero)
	Combustible:	20 toneladas de carbón
	Autonomía:	480 millas náuticas a velocidad máxima y 1.600 millas a velocidad de crucero
	Dotación:	Inicial: 1-2 oficiales, 2 suboficiales y 12 marineros. En servicio: 2 oficiales y 16-18 suboficiales y marineros.
OTROS ASPECTOS	Armamento:	2 tubos lanzatorpedos de 355,6 mm y 2 ametralladoras Nordenfelt de 25,4 mm y 42 calibres
	Proyector:	1 eléctrico de 406,4 mm de diámetro
	Timones:	2, el principal, a popa, y otro bajo la quilla, en la parte de proa.

El armamento

Por contrato, el constructor entregó las unidades sin armamento, el cual se les instaló (tubos lanzatorpedos y ametralladoras) en el arsenal de Ferrol.

El armamento de los dos torpederos de la clase Julián Ordóñez estaba compuesto por dos tubos para torpedos de 355,6 mm (14 pulgadas), instalados en la parte de proa de la obra muerta del casco, y como armamento defensivo, por dos ametralladoras Nordenfelt de 25,4 mm (una pulgada), dispuestas en la banda de estribor, entre el puente y la chimenea, y en la banda de babor hacia popa.

Los torpedos automóviles de uso en la Armada en la época en que se entregaron los buques de la clase Julián Ordóñez eran del tipo Schwartzkopff. En su momento, los torpedos automóviles fueron un arma antibuque que causó impacto en todas las fuerzas navales, muchas de las cuales consideraron que iba a ser la principal forma ofensiva contra las grandes unidades de superficie. Estos buques portaban dos torpedos en los tubos, dispuestos para ser lanzados, y otros dos estibados bajo el sollado de la dotación.



Grabado mostrando un torpedo Schwartzkopff. (Foto: *Le Patriote Illustré*)

En lo relativo a las dimensiones del torpedo Schwartzkopff, su peso era de 279,41 kilos, tenía una longitud de 4,5 metros y su diámetro, o calibre, era de 355,6 milímetros (14 pulgadas). Para evitar problemas de corrosión, su cuerpo exterior estaba construido en bronce. La propulsión estaba compuesta por un depósito de aire comprimido, con resistencia de 90 atmósferas de presión, que accionaba el correspondiente motor, formado por tres cilindros de expansión, el cual movía un eje con dos hélices montadas sobre el mismo. La profundidad de navegación del arma podía regularse entre los 1,5 y los 4,5 metros. No disponía de ningún sistema de guiado, facilitándose su navegación mediante un giróscopo, para regir el rumbo, y un mecanismo de control de profundidad. Tenía una velocidad máxima de 24 nudos, siendo su alcance de

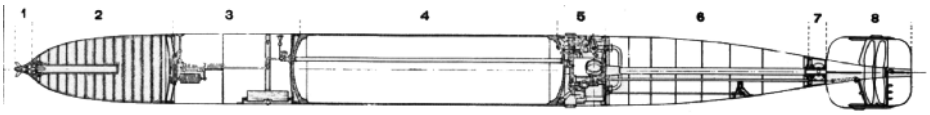
— 400 metros a la velocidad máxima de 24 nudos;
— 600 metros a 21 nudos;
— 1.500 metros a 15 nudos.

Su cabeza de combate estaba formada por 19,96 kilos de algodón pólvora, que se activaba mediante una espoleta de contacto al chocar contra la obra viva del buque atacado. Esta arma fue utilizada por todos los tipos de buque de la época, desde acorazados hasta torpederos.

El fabricante de este torpedo era la empresa alemana Berliner Maschinenbau A.G. Vs L. Schwartzkopff, creada en 1852 por Louis Victor Robert Schwartzkopff para la construcción de material ferroviario y, posteriormente, también de locomotoras de vapor.

El torpedo Schwartzkopff se diseñó en 1873 y estaba basado en los proyectos del ingeniero inglés Robert Whitehead, quien desarrolló la primera arma de este tipo y comenzó su fabricación en Fiume (Austria-Hungría). Las circunstancias de negociación entre Schwartzkopff y Whitehead, quien buscaba un socio financiero e industrial, obligan a pensar que los parecidos entre ambos diseños no son casuales[8]. Entre las fuerzas navales usuarias de este

(8) No deja de ser curioso que Whitehead se pueda traducir como «cabeza blanca», y Schwartzkopff casi pueda significar «cabeza negra».

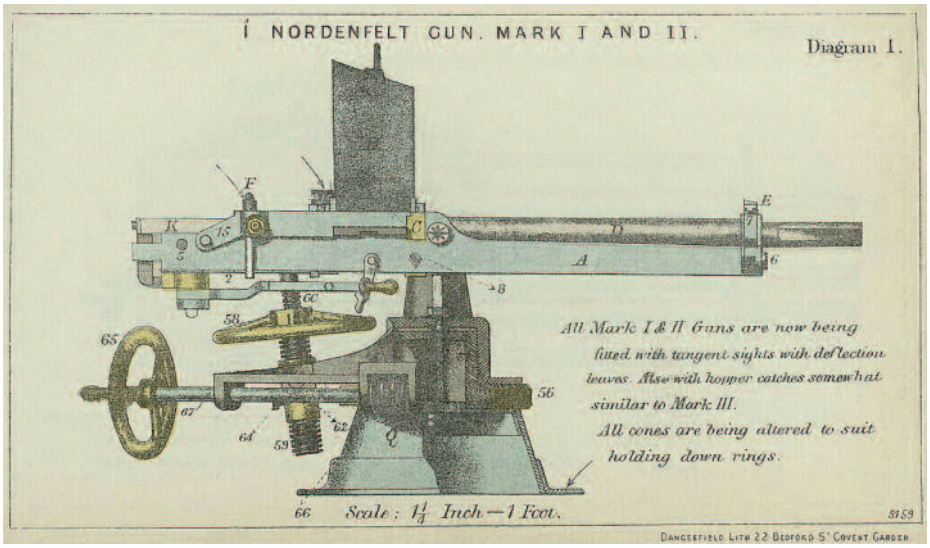


Detalle de un torpedo Schwartzkopff: 1, espoleta; 2, cabeza de combate; 3, cámara de inmersión delantera; 4, depósito de aire comprimido; 5, motor de aire comprimido; 6, cámara de inmersión trasera; 7, caja de engranajes; 8, doble hélice y timón. (Foto: US Navy)

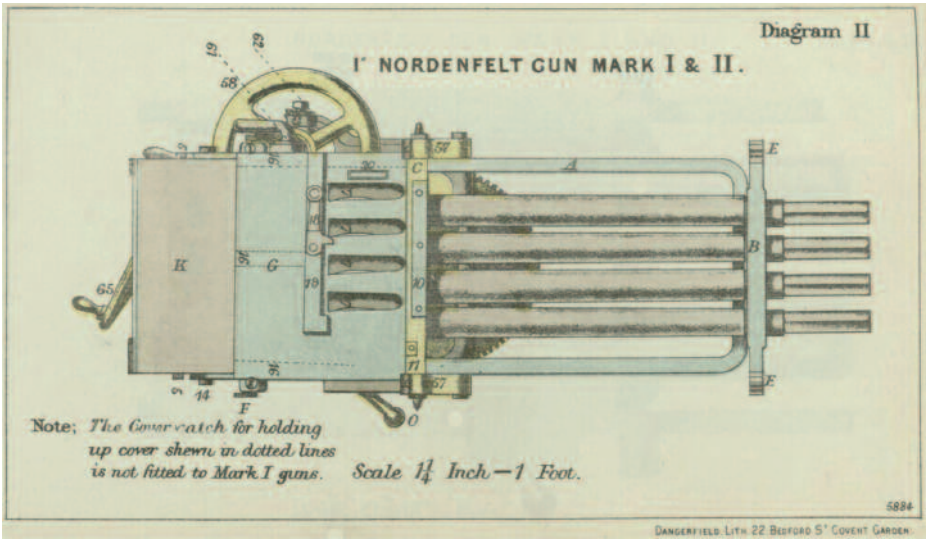
modelo de arma se pueden destacar China, España, Estados Unidos, Japón y Rusia.

Las ametralladoras Nordenfelt eran armas multicañón construidas, según un diseño del sueco Helge Palmcrantz, por la empresa inglesa Nordenfelt Guns & Ammunitions Company, propiedad del también sueco Thorsten Nordenfelt, con factoría principal en Erith, condado de Kent (sureste de Londres). De esta arma existían dos modelos: uno con dos cañones paralelos, y el otro con cuatro. De acuerdo con los datos disponibles, estos buques montaron el segundo diseño.

Los cañones eran rayados, de 25,4 milímetros de diámetro, y tenían una longitud de 901,2 milímetros (35,48 calibres). El montaje de cuatro tubos era de pedestal, presentaba un peso de 364,2 kilos, podía girar en horizontal 360º y su rango de elevación iba desde los –37º hasta los 17. La alimentación se realizaba mediante cargadores de cuarenta disparos, formados internamente por cuatro columnas, una por tubo, de diez descargas. La cadencia



Vista lateral de la ametralladora Nordenfelt de 25,4 mm. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)



Vista superior de la ametralladora Nordenfelt de 25,4 mm. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

de tiro teórica era de 200 disparos por minuto, pero la real se quedaba en el entorno de los 40-120 disparos por minuto. En lo relativo a la munición, era de acero macizo con vaina de bronce. Pesaba unos 200 gramos y su velocidad inicial en la boca del tubo alcanzaba los 466 metros por segundo.

La caja de municiones de reserva estaba instalada en la cámara del oficial y tenía capacidad para 1.000 cartuchos.

Ametralladora Nordenfelt de 25,4 mm, de cuatro cañones, en montaje naval. No tiene instalado el cargador en la parte superior del montaje y le faltan los volantes de accionamiento. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Por su cadencia de tiro y la potencia de su munición, se consideraba un arma muy adecuada para la defensa contra unidades sutiles. Su alcance no era excesivamente elevado, pero la penetración de su munición, muy elevada, era muy superior a la de armas de mayor calibre. En pruebas de tiro, a 275 metros de distancia, la munición de esta arma atravesaba una chapa de acero de 2,54 cm, cifras indicativas de que podía dañar cualquier buque carente de blindaje.

Historia de los torpederos de la clase Ordóñez

Ambos torpederos fueron contratados el 30 de diciembre de 1884 y botados el 31 de julio de 1885, por lo que se construyeron en un plazo de siete meses, muy breve para este tipo de unidades. Fueron admitidos por la Armada tras la realización de las pruebas de mar en el río Támesis.

Inicialmente se pensó en destinar ambos buques a alguna de las bases de la Armada en el mar Mediterráneo. También se estudió la posibilidad de que atravesaran Francia, utilizando sus vías fluviales y canales, desde la costa del canal de la Mancha, para llegar al Mediterráneo por el río Ródano. Cuando se vio que la travesía no era hacedera, se decidió que navegaran por sus propios medios, desde la desembocadura del Támesis hasta Ferrol, costeando la fachada atlántica de Francia hasta llegar a puertos españoles. Fueron fin de cada una de las etapas de este viaje los puertos de Cherburgo, Lorient, Rochefort, Burdeos –todos ellos en Francia– y Bilbao.

Pensamos que las urgencias del traslado se debían a la crisis de las Carolinas.

El *Julián Ordóñez* ostentaba el numeral nacional 135, y el internacional GRMQ. Por su parte, el *Acevedo* tenía el numeral nacional 134, mientras que su señal distintiva internacional era GQBM.

No se puede decir que estas dos unidades tuvieran una historia naval llamativa, estando destinadas a las defensas torpederas de las bases navales españo-

Vista del torpedero *Julián Ordóñez*. Se puede observar el pequeño francobordo y la superestructura para hacer habitable el interior. (Foto Colección Aguilera)

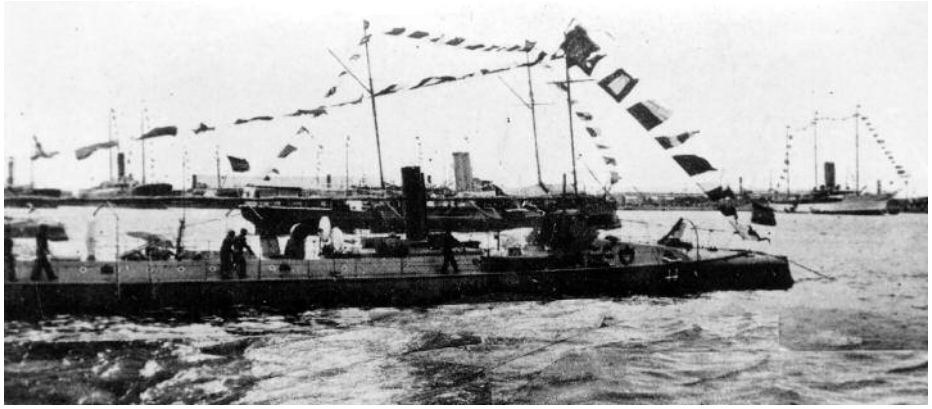
El *Julián Ordóñez* en puerto, abarloado a otro buque de la Armada. Se puede ver plegada la plataforma del montaje de la ametralladora de babor. (Foto: Colección Aguilera)

las. La incorporación oficial a la Armada se produjo el 24 de diciembre de 1885 en Ferrol, base a la que estuvieron asignadas un tiempo, operando con otras unidades allí destacadas. En abril de 1886 se decidió que ambos buques navegaran desde Ferrol hasta Cartagena, dando la vuelta a la Península, con varias etapas en puertos españoles y portugueses. Continuaron su vida operativa en el Mediterráneo, en las bases navales de Cartagena y Mahón, sin mayor historia, si exceptuamos las visitas a algunos puertos de la costa mediterránea y la participación en ejercicios con otros torpederos y unidades mayores.

Durante la guerra del 98 ambos buques se encontraban en reparación en uno de los diques del arsenal de Cartagena. Estaban asignados a la división de torpederos de aquella base y operaban a favor de la Escuela de Aplicación allí existente. Tras varios cambios de sus denominaciones originales, que fueron sustituidas por sucesivos numerales, ambos torpederos causaron baja en 1913.

No podemos terminar este punto sin decir que los nombres de estas dos unidades se pusieron en honor de dos oficiales caídos en Filipinas.

Julián Rafael Ordóñez Falcón nació en Covarrubias (Burgos) el 28 de enero de 1845 y falleció, a punto de cumplir los veintisiete años, en Cavite (islas Filipinas) el 20 de enero de1872. Ingresó por oposición como aspirante en el Colegio Naval Militar el 1 de julio de 1861, con dieciséis años. El 20 de junio de 1862, superado el primer curso, ascendió a guardiamarina de 2.ª clase.



El *Acevedo* en puerto, amarrado por popa al muelle y empavesado. (Foto Colección Aguilera)

Como guardiamarina siguió sus estudios embarcado en la fragata de hélice *Concepción*, destinada en Cuba. Regresó a la Península y en 1865 embarcó en la fragata blindada *Numancia*, con la que, primero como guardiamarina de 2.ª y luego de 1.ª, realizó toda la campaña del Pacífico, tomando parte, entre otras acciones, en el bombardeo de Valparaíso (Chile) y en el combate de El Callao (Perú).

Tras finalizar la vuelta al mundo con la *Numancia*, volvió a Cádiz el 21 de septiembre de 1867. Poco después efectuó el último examen del Colegio Naval y ascendió a alférez de navío con antigüedad de 23 de junio de 1867. En la Península estuvo destinado en el arsenal de Cartagena, la corbeta *Ferrolana*, la fragata blindada *Zaragoza* y la fragata de hélice *Resolución*.

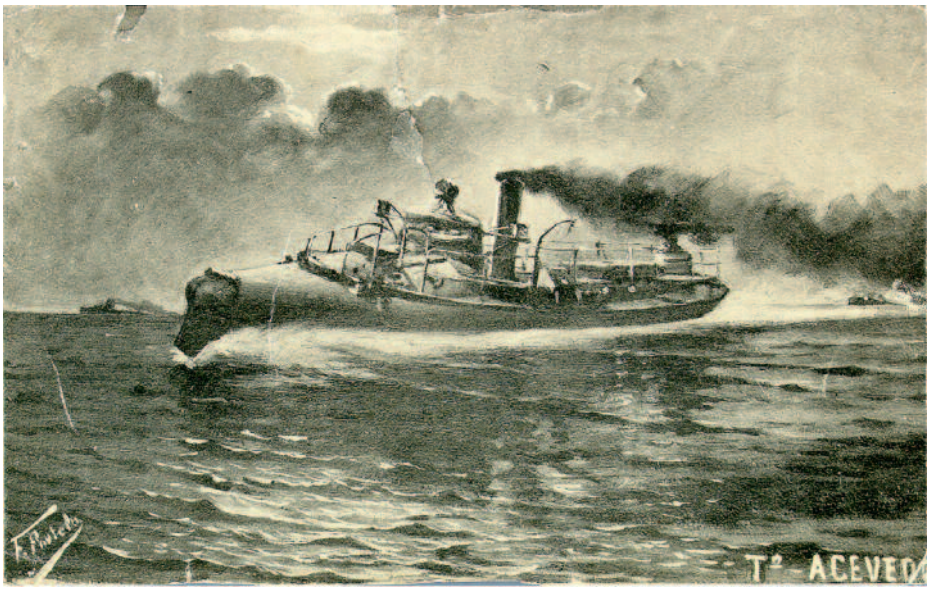
Desde el 2 de agosto de 1869 estuvo asignado al apostadero de Filipinas, donde embarcó en la fragata de hélice *Berenguela*, la corbeta de hélice *Narváez* y el cañonero *Caviteño*, cuyo mando ocupó. Tuvo ocasión de intervenir en diferentes acciones contra los «moros»[9]. El 8 de enero de 1872 se le nombró ayudante de la mayoría general del arsenal de Cavite.

José Fernández Acevedo[10] nació en Ferrol (La Coruña) el 18 de septiembre de 1825 y falleció, a los cuarenta y seis años, en Cavite (Filipinas) el 20 enero de 1872. Perteneció a la Armada española, donde, tras una larga carrera, alcanzó el grado de primer contramaestre, graduado de alférez de fragata.

Las circunstancias del fallecimiento de ambos marinos las detalla Alfonso Rivera de Torrejón en el *Diccionario biográfico electrónico* de la Real Academia de la Historia:

(9) Eran denominados así los habitantes de las islas del sur del archipiélago filipino, de etnia indostánica y religión musulmana, muchos de ellos dedicados a la piratería y a la captura de esclavos.

(10) Algunas fuentes transcriben el apellido como «Acebedo» o «De Acebedo».



Postal con un grabado mostrando el torpedero *Acevedo* navegando a alta velocidad. (Foto Colección Aguilera)

> «Dispuesto el asalto, las tropas españolas pasaron a cuchillo a los insurrectos que no se rindieron a la primera intimación. El gobernador de la plaza, a la cabeza del Regimiento nº 7, intentó penetrar en el arsenal creyéndolo también sublevado, pero el primer contramaestre graduado de alférez de fragata José Fernández Acebedo, que guardaba la puerta exterior, con heroico arrojo y levantado patriotismo, salió al encuentro de las tropas y, dando un viva a España, intentó asaltar la muralla que los sublevados coronaban, cayendo muerto en el acto. Acto seguido el alférez de navío Rafael Ordóñez, que acompañaba al gobernador de la plaza, trepó al parapeto con heroica y sublime abnegación y allí encima de la muralla cayó herido de muerte de tres balazos. Esa noche (20 de enero de 1872) falleció a consecuencia de las heridas recibidas. La insurrección pudo contenerse por la prontitud con que se actuó».

Por las condiciones del clima local, que exigían una pronta inhumación, ambos fueron enterrados en Filipinas.

El astillero

Como ya se ha comentado, el astillero que construyó los dos buques fue la John I. Thornycroft & Company Limited, conocida abreviadamente como Thornycroft. Esta empresa fue creada por el ingeniero inglés John Isaac Thornycroft, nacido el 1 de febrero de 1843 en Roma (entonces capital de los Estados Pontificios) y fallecido el 28 de junio de 1928, a los ochenta y cinco años, en la isla de Wight (Reino Unido).

Retrato de John Isaac Thornycroft, fundador del astillero de su nombre, realizado en torno a 1895. (Foto: *Cassier's Magazine)*

Sus primeras instalaciones estuvieron situadas en Church Wharf (Chiswick), en la margen izquierda del río Támesis, al oeste de la ciudad de Londres, cerca de donde se encontraba el domicilio familiar, en unos terrenos comprados a una corporación religiosa.

El astillero construyó todo tipo de unidades con propulsión mecánica, pero rápidamente se especializó en el diseño y producción de unidades rápidas con máquinas de vapor: primero torpederos de botalón, luego torpederos con tubos, y posteriormente destructores. Con el paso del tiempo, las unidades que fabricaba fueron incorporando aspectos y diseños novedosos como, en lo referente a la propulsión, nuevos tipos de calderas o máquinas de vapor con características mejoradas. También realizó importantes aportaciones en las formas hidrodinámicas de las obras vivas y en la estilización de las mínimas superestructuras de este tipo de buques. Todo ello implicaba importantes aumentos en la velocidad máxima que podían alcanzar unidades rápidas como torpederos y destructores.

Las instalaciones de Chiswick adolecían de importantes limitaciones de espacio y no eran susceptibles de ampliación. Además, la ubicación del astillero, sobre el río Támesis, imponía límites al tamaño de las construcciones que en él se acometían. Los buques construidos en Chiswick tenían que navegar por el Támesis, pasando por el centro de Londres, para poder llegar al mar.

Estas insuficiencias obligaron a plantear la obtención de una nueva factoría. Así, en 1904 se adquirieron las instalaciones de Mordey, Carney & Co. Ltd., situadas en Woolston, en la margen izquierda de la desembocadura del río Itchen, frente a Southampton, en el Solent. Hasta 1909 coexistieron los dos centros de producción.

La empresa pervivió hasta 1966, cuando se fusionó con otra gran marca de la construcción naval inglesa: Vosper Company. En 1970 cambió su nombre por VT Group. En 2010 la compañía fue absorbida por la multinacional Babcock International.

Estuvo especializada en la producción de torpederos y destructores. En las instalaciones de Chiswick se construyeron torpederos para la Marina inglesa y las de sus dominios (Nueva Zelanda, Tasmania, etc.). También unidades suti-

Acuarela de W.L. Wyllie que muestra una perspectiva del astillero John I. Thornycroft & Co., Ltd., en Woolston, en la desembocadura del río Itchen, cerca del año 1904. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

les armadas con torpedos para las Marinas de Argentina, Austria-Hungría, Brasil, Dinamarca, Francia, Holanda, Italia, Noruega, Rusia, Suecia y Tailandia (entonces Siam), entre otras.

Este astillero fue a lo largo de los años suministrador de algunas unidades rápidas para la Armada española, todas construidas en la factoría de Chiswick. Además de los dos torpederos que nos ocupan, fueron obra suya los del mismo tipo *Habana, Ariete* y *Rayo.*

El torpedero *Habana* fue la construcción número 245 de la factoría de Chiswick, donde se botó en 1887. Se trataba de una unidad costera con un desplazamiento de 67 toneladas. En pruebas alcanzó 21,3 nudos. Como armamento contaba con dos tubos para torpedos de armas de 355,6 mm y dos ametralladoras de 25,4.

Las dos unidades de la clase Ariete, la *Ariete* y la *Rayo*, fueron botadas en 1887, con los números de construcción del astillero 247 y 248 respectivamente. Con un desplazamiento de 120 toneladas, supusieron un avance en el tamaño y en la velocidad que podían alcanzar los buques construidos por Thornycroft, ya que en pruebas superaron los 26 nudos. Estaban armadas con dos tubos lanzatorpedos de 355,6 mm y tres cañones de 42.

En cuanto a las embarcaciones menores, nos consta que también construyó cuando menos dos parejas de unidades. Destinadas al crucero acorazado *Cataluña*, dos pinazas con casco de acero, de una eslora algo superior a los 12

metros, propulsadas por un motor de bencina con el que podían alcanzar una velocidad de 12 nudos. Para el aviso o yate real *Giralda* entregó dos lanchas de casco de acero, de unos 8,5 metros de eslora, propulsadas por un motor de bencina con el que daban 14 nudos de velocidad.

Torpederos de la Armada española

Entre 1878 y 1939, la Armada española dispuso de un total de 37 unidades de este tipo. Su distribución por país constructor es:

— España: 24, 1 arsenal de Ferrol, 1 Otero, Gil y Compañía y 22 Sociedad Española de Construcción Naval (SENC);
— Reino Unido: 9, 4 Yarrow & Co. y 5 John I Thornycroft& Co;
— Alemania: 2, 1 A.G. Weser y 1 Germania Werft;
— Francia: 2, 1 Augustine Normand et C.ie y 1 Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Si analizamos estos buques atendiendo a su distribución por clases, nueve de ellos eran unidades independientes, seis se contrataron por parejas y veintidós se corresponden con las unidades encargadas dentro del plan de escuadra Maura-Ferrándiz de 1908:

— unidades independientes: *Aire, Barceló, Cástor, Ejército, Habana, Orión, Póllux, Retamosa* y *Rigel*;
— clase Ordóñez, dos unidades: *Julián Ordóñez* y *Acevedo*;
— clase Ariete, dos unidades: *Ariete* y *Rayo*;
— clase Halcón, dos unidades: *Halcón* y *Azor*;
— plan Maura-Ferrándiz SECN: veintidós unidades (1-22).

Respecto al tamaño de las unidades, ninguna superó las 200 toneladas de desplazamiento. Las de menor tamaño fueron las de botalón, que escasamente alcanzaban las 30 toneladas. Otros ocho torpederos se situaron en un rango de esloras entre los 32 y los 38 metros, con desplazamientos entre las 60 y las 90 toneladas. Las parejas *Ariete-Rayo* y *Halcón-Azor* superaban los 40 metros de eslora, y su desplazamiento se situaba en el entorno de las 120 toneladas. Las unidades construidas por la SECN fueron las de mayor tamaño, con algo más de 50 metros de eslora y un desplazamiento de 180 toneladas.

En general, las velocidades máximas de los torpederos españoles iban desde los 18 hasta los 26 nudos, muy elevadas en su momento. Las unidades más lentas fueron la *Aire* y la *Ejército*, con ocho y 14 nudos respectivamente. En el extremo opuesto, los torpederos más rápidos fueron los construidos por la SECN, que alcanzaban 26 nudos. En todas las unidades de este tipo, las máquinas eran muy delicadas y esas velocidades máximas fueron cayendo con el paso de los años de servicio.

El armamento de estas unidades estaba formado por dos tubos lanzatorpedos fijos, pareados, instalados en la roda del buque, por debajo de la cubierta de proa, para dos armas automóviles Schwartzkopff de 355,6 mm. Ya se ha comentado que los torpedos Schwartzkopff eran una variante alemana de los Whitehead. Se complementaba con cañones de tiro rápido de pequeño calibre o con ametralladoras, a excepción de las unidades dotadas con torpedos de botalón: *Aire, Cástor* y *Póllux*. Por su parte, las unidades construidas en el plan de escuadra Maura-Ferrándiz contaban con dos montajes orientables de uno y dos tubos lanzatorpedos de 450 milímetros.

De acuerdo con el decreto de clasificación de los buques de la Armada aprobado por el ministro de Marina José M.ª de Beránger, se consideraban torpederos de 1.ª clase los de alta mar, entendiendo como tales aquellos cuyo desplazamiento estuviera comprendido entre 500 y 100 toneladas. Eran torpederos de 2.ª clase los diseñados para ser utilizados en las cercanías de costas y puertos, con desplazamientos inferiores a las 100 toneladas.

En lo relativo a los nombres, estas unidades conocieron distintos cambios de denominación a lo largo de su vida operativa. El *Cástor* y el *Póllux* eran torpederos de botalón e inicialmente fueron nombrados respectivamente Bote portatorpedos número 1 y Bote portatorpedos número 2. Disponían como armamento de tres cargas explosivas, del sistema MacEvoy, montadas en pértigas de entre ocho y doce metros –los llamados «torpedos de botalón»–. El primer torpedero dotado con armas de lanzamiento autopropulsadas fue el *Rigel*, al que inicialmente se denominó Bote lanzatorpedos número 1.

Por real orden de 26 de septiembre de 1905, a las unidades supervivientes se les privó de nombre propio, que fue sustituido por un genérico seguido de numeral («Torpedero número...»). En 1911 se dejaron solo los numerales, con algunos cambios. Otra real orden de 1 de enero de 1912 cambió los numerales, para evitar confusiones con las unidades en construcción por la SECN.

Cuadro 3. Resumen histórico de los torpederos de la Armada

Nombre	*Botadura*	*Baja*	*Otras denominaciones*
Cástor	5-IV-1878	16-V-1895	Bote portatorpedos número 1 (1878), hasta 1883
Póllux	6-I-1879	9-VIII-1895	Bote portatorpedos número 2 (1879), hasta 1883
Aire	1875 (1883)	17- X-1910	*Sagunto*, hasta 1881
Rigel	23-VI-1883	2-XI-1901	Bote lanzatorpedos número 1, hasta 1883
Julián Ordóñez	27-VII-1885	1913	Torpedero número 12 (1905), 12 (1911), 43 (1912)
Acevedo	31-VII-1885	1913	Torpedero número 13 (1905),13 (1911), 44 (1912)
Retamosa	26-IX-1885	18-V-1900	—
Barceló	21-IV-1886	23-VI-1911	Torpedero número 14 (1905), 14 (1911)
Orión	1-XII-1886	1915	Torpedero número 11 (1905), 11 (1911), 42 (1912)

Habana	27-X-1886	1919	Torpedero número 15 (1905), 15 (1911) y 45 (1912)
Ariete	25-III-1887	7-III-1906	Torpedero número 3 (1905)
Rayo	5-VIII-1887	20-IV-1906	Torpedero número 4 (1905)
Halcón	10-II-1887	1919	Torpedero número 1 (1905), 1 (1911) y 41 (1912)
Azor	9-VI-1887	8-IV-1911	Torpedero número 2 (1905), 2 (1911)
Ejército	30-XI-1887	18-V-1900	-
1 a 22	1912 a 1921	Hasta 1939	-

El torpedero *Ariete* durante sus pruebas de mar en el año 1887. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

Cuadro 4. Características de los torpederos de la Armada española

Nombre	*Des.*	*Num.*	*Dis.*	*Esl.*	*Vel.*	*Astillero*
Cástor	23 t	130	GQPW	24,80	18,4 n	Forges et Chantiers de la Méditerranée, La Seyne sur Mer (Francia)
Póllux	33 t	132	GSCK	26,81	18 n	Yarrow & Co., Poplar (Reino Unido)
Aire	24 t	-	GQBM	13,37	8 n	Arsenal de Ferrol. Modificado en el de Cartagena (España)
Rigel	61 t	105	GSDP	32	18,6 n	A.G. Weser, Bremen (Alemania)

Julián Ordóñez	66 t	135	GRMQ	34,63	20 n	John I Thornycroft & Co., Chiswick (Reino Unido)
Acevedo	66 t	134	GQBM	34,63	20 n	
Retamosa	70 t	82	GSDN	35,66	20 n	Yarrow & Co., Poplar (Reino Unido)
Barceló	66 t	83	GQHN	38,75	20 n	Agustin Normand et C.ie, El Havre (Francia)
Orión	88 t	64	GRWP	36	21 n	Germania Werft, Kiel (Alemania)
Habana	60 t	180	GRKN	37,70	21 n	John I Thornycroft & Co., Chiswick (Reino Unido)
Ariete	120 t	254	GKFL	44,96	22 n	
Rayo	120 t	178	GWBC	44,46	22 n	
Halcón	128 t	238	GRKP	41,44	23 n	Yarrow & Co., Poplar (Reino Unido)
Azor	127 t	239	GQHL	41,44	23 n	
Ejército	60 t	68	GRCP	33	14 n	Otero, Gil y Compañía, La Graña, Ferrol (España)
1 a 22	180 t	-	-	52,25	26 n	Sociedad Española de Construcción Naval (SECN), Cartagena (España)

Des.: Desplazamiento, en toneladas *Dis.:* Distintivo internacional *Esl.:* Eslora, en metros
Num.: Numeral nacional. *Vel.:* Velocidad en nudos

Comentarios al contrato

Antes de entrar en este punto, debo «presentar mis credenciales». He estado más de treinta años ligado profesionalmente a proyectos con la administración pública española. He negociado contratos y controlado el desarrollo de programas de toda índole –unos, de envergadura; otros, más menudos; no pocos de elevado importe–. Además, he realizado proyectos para diversas fuerzas navales. Y en el conjunto de esa experiencia, debo decir que jamás he visto un documento de tal simpleza para una transacción tan relevante como la adquisición de los dos torpederos.

Estamos ante un contrato sencillo, muy pobre de contenidos, que no expone claramente el objeto de la transacción y donde la parte vendedora no asume demasiados compromisos concretos. Es un documento privado firmado entre las partes, sin someterlo a la autorización de ningún fedatario público, realizado según la legislación inglesa, sin renuncia expresa al fuero o jurisdicción británica frente a la española.

Parece evidente que la parte vendedora estaba en condiciones de dominio de mercado y podía dictar sus condiciones en lo relativo a la construcción de estas dos unidades. La otra posibilidad, que no consideramos, sería una dejación, incluso incompetencia, por parte de los miembros de la Comisión de Marina en Londres y de quien posteriormente refrendaría el contrato, el ministro de Marina.

Tenemos como elemento de comparación el contrato para la construcción de las lanchas cañoneras de la clase Almendares, a las que hemos dedicado un trabajo en un número anterior de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL[11]. Revisando ese contrato, de importe mucho menor y tocante a unidades harto menos complejas desde el punto de vista técnico, su contenido incluye, entre otros aspectos: proyecto de las lanchas cañoneras, cinco planos de los buques, los poderes del firmante por parte del constructor o la escritura de constitución de la sociedad. Además, el contrato estaba firmado ante notario.

Respecto a los contenidos del escrito que nos ocupa, aparte del contrato y del plano de distribución general, no se ha podido localizar ningún otro documento de carácter administrativo o técnico ligado a esta adquisición. Es posible que exista, pero en el contrato no se cita en ningún punto. En él se obvian aspectos fundamentales relativos a las características técnicas de las unidades a construir como:

— potencia de la máquina;
— velocidad sostenida que debían alcanzar los dos torpederos (solo se alude a la velocidad en las pruebas de mar);
— diámetro de la hélice;
— radio de giro a máxima velocidad.

Por otra parte, el uso expresiones tan vagas como «cuidadosamente», «se esmerarán en…», «habrá», etc., en lugar de determinar con exactitud la calidad de los trabajos o la cantidad, no parece admisible en un documento contractual.

Además, todas las dimensiones están establecidas en el sistema imperial de medidas. Parece que se desconoce la existencia del sistema métrico decimal o que no hay intención alguna de usarlo.

Como detalle anecdótico, se dedica una página a detallar la vajilla de la cámara de oficiales, que se podría haber planteado adquirir en España.

Este tipo de contratos, posiblemente realizados con muchas prisas y muy poco favorables a los intereses de España, dieron lugar a numerosas reclamaciones ante tribunales de países extranjeros por las compras de unidades de combate para la Armada. Muchas de ellas se perdieron y otras ocasionaron grandes problemas a esta. Como ejemplo de estos problemas se pueden recordar las reclamaciones ligadas con la modernización del acorazado *Pelayo* o el hecho de que el crucero acorazado *Cristóbal Colón* no pudiera tener instalada su artillería principal (dos cañones de 254 mm) cuando, durante la guerra del 98, entró en combate con la Marina estadounidense.

Para finalizar, hay que añadir dos consideraciones. En primer lugar, es preciso tener en cuenta en toda su amplitud las circunstancias en que se nego-

(11) Núm. 143, marzo 2019.

ciaban estos contratos con los astilleros ingleses que, como hemos dicho, a la sazón dominaban el mercado. Un segundo aspecto es que en el momento presente sería inaceptable, por no decir imposible, un contrato en las condiciones en que parece que se firmó este.

Bibliografía

Libros

AGUILERA GARCÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*. San Martín, Madrid, 1972.

ANCA ALAMILLO,Alejandro: *Torpederos y destructores de la Armada española*. Navantia, S.A., Madrid, 2006.

ANÓNIMO: *Contrata con los Sres. John I. Thornycroft y Compañía de Chiswick (Inglaterra) para la construcción de los torpederos* Julián Ordóñez *y* Acevedo. Imprenta del Cuerpo de Infantería de Marina, Madrid, 1885.

—: *Torpedo Boats, Destroyers, Gunboats & Motor Boats*. John I Thornycroft & Company, Limited, Chiswick (Reino Unido), hacia 1908.

ARIZA Y ESTADA, Jaime de: *Descripción y manejo del torpedo automóvil de bronce fosforado sistema Whitehead*. Establecimiento Tipográfico de D. José María Gay, San Fernando (Cádiz), 1886.

BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José M.ª: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*. Instituto de Historia y Cultura Naval-Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.

CHACÓN Y PERY, José M.ª: *El torpedo Whitehead Schwartzkopff*. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1897.

COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*. Aqualarga Editores, Madrid, 2001.

GARDINER, Robert (ed.): *Conway's all the World's Figthing Ships, 1860-1905*. Conway Maritime Press, Londres, 1979.

GARCÍA PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las armas navales españolas*. Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1982.

JEFATURA DEL ESTADO MAYOR GENERAL DEL MINISTERIO DE MARINA: Lista Oficial de los Buques de Guerra y Mercantes de la Marina Española. Imprenta del Ministerio de Marina, eds. de 1890 y 1898.

LLEDÓ CALABUIG, José: *Buques de vapor de la Armada española. Del vapor de ruedas a la fragata acorazada, 1834-1885*. Aqualarga Editores, Madrid, 1997.

MINISTERIO DE MARINA: Lista Oficial de Buques de la Marina Española. Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, diversos años.

RUESGA HERREROS, Valentín. *Buques de guerra españoles. El siglo XIX. Desde el vapor*. Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.

WILLIAMS, Anthony G. (*Rapid Fire*): *The Development of Automatic Cannon, Heavy Machine Guns and their Ammunition for Armies, Navies and Air Forces*. Airlife Publishing, Ltd., Sherewsbury (ReinoUnido), 2003.

Publicaciones periódicas

LEIRA PLACER, Jesús: *Evolución de la propulsión mecánica en la Armada española. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 12. Madrid, 1991.

Internet

RIVERA DE TORREJÓN, Alfonso: «Julián Rafael Ordóñez Falcón», en *Diccionario biográfico electrónico* (DB~e). Real Academia de la Historia, URL www.rah.es. Consultado en diciembre de 2018.

BARCOS AUXILIARES DE LA REAL ARMADA EN LA GUERRA DEL ASIENTO. LA FRAGATILLA *SAN CIRIACO Y LA FLECHA*

Antonio LABORDA
Estadístico Técnico del Estado
Luis Santiago RODRÍGUEZ AEDO
Licenciado en Ciencias Físicas

Resumen

Durante la Guerra del Asiento, la Real Armada fletó pequeños mercantes armados destinados a mantener las comunicaciones entre España y sus colonias, o a servir como buques auxiliares de las escuadras destacadas en aguas americanas. En cualquiera de los casos, el servicio en estos pequeños barcos resultó ser una dura escuela en la que se formaron algunos de los mejores capitanes de navío con que contó la Real Armada en los años posteriores al conflicto armado.

Un buen ejemplo de las andanzas de este tipo de barcos es el de la fragatilla *San Ciriaco y la Flecha*, que se enfrentó con éxito a un corsario inglés de mayor potencia de fuego, en las cercanías de Camariñas, gracias a la pericia de su comandante, el teniente de fragata don José de Sapiaín.

Palabras clave: Guerra del Asiento, Guerra de la Oreja de Jenkins, barcos auxiliares, Rodrigo de Torres, La Habana, José de Sapiaín, *San Ciriaco y la Flecha*, Camariñas, jacobitas.

Abstract

During the War of the Seat, the Royal Navy chartered small armed merchants destined to maintain communications between Spain and its colonies, or to serve as auxiliary ships of the squadrons outstanding in American waters. Either way, the service in these small boats turned out to be a hard school in which someof the best ship captains with which the Royal Navy was counted in the years after the War of the Seat were formed.

A good example of the adventures of this type of ship is the *fragatilla San Ciriaco y la Flecha*, which successfully faced an English privateer with greater firepower, in the vicinity of Camariñas, thanks to the expertise of its commander, the frigate lieutenant don José de Sapiaín.

Keywords: War of Seat, War of Jenkins' Ear, auxiliary ships, Rodrigo de Torres, La Habana, José de Sapiaín, *San Ciriaco y la Flecha*, Camariñas, Jacobites.

Introducción

LA Guerra del Asiento se caracterizó por los numerosos enfrentamientos protagonizados por pequeñas unidades navales de uno y otro bando. Aunque la mayoría de estos encuentros se produjeron como consecuencia de las agresivas campañas llevadas a cabo por los corsarios españoles, en algunos de ellos también intervinieron las pequeñas unidades navales fletadas por la Real Armada, como los mercantes armados y los destinados a mantener las comunicaciones entre España y sus colonias o a servir como buques auxiliares de las escuadras destacadas en aguas americanas. En cualquiera de los casos, el servicio en estos pequeños barcos resultó ser una dura escuela en la que se formaron algunos de los mejores capitanes de navío con que contó la Real Armada en los años posteriores a esta guerra.

Un buen ejemplo de las peripecias corridas por este tipo de barcos es el de la fragatilla *San Ciriaco y la Flecha*, que se enfrentó con éxito a un corsario inglés de mayor potencia de fuego, en las cercanías de Camariñas, gracias a la pericia de su comandante, el teniente de fragata don José de Sapiaín.

La escuadra de Rodrigo de Torres

A mediados de 1740, superada una fase inicial de indecisión por parte de la corona española sobre la estrategia a seguir frente a Inglaterra, la Real Armada se decidió a preparar dos escuadras.

Una de ellas, de cinco buques de guerra y mandada por José Pizarro, se dirigiría al Pacífico con la misión de interceptar a una fuerza similar inglesa mandada por George Anson. La otra, de 12 navíos y bajo el mando del almirante Rodrigo de Torres, se dirigiría a las Indias Occidentales para reforzar las defensas de las plazas españolas del Caribe, amenazadas de un ataque por parte de los ingleses.

La escuadra de Torres zarpó de Ferrol el 31 de julio de 1740 en el mayor de los secretos, sin que los ingleses supiesen con certeza cuál era su destino, de tal manera que su llegada a Cartagena de Indias, el 31 de octubre de dicho año, supuso un éxito estratégico de la Real Armada y una amarga sorpresa

para aquellos, que aún estaban completando sus preparativos para el ataque definitivo a esa plaza.

La estancia de esta escuadra, primero en Cartagena de Indias y después en La Habana –donde permanecería desde febrero de 1741 hasta noviembre de 1744–, puso a prueba la capacidad de la Real Armada para asegurar el envío de los suministros y pertrechos de todo tipo necesarios para mantener a estas fuerzas navales en condiciones de combatir.

Para hacer frente a este problema, las autoridades navales españolas se afanaron en la búsqueda y alistamiento de todos aquellos barcos disponibles que pudiesen realizar esta misión, con los que improvisaron una pequeña flota de mercantes armados que, bajo el mando de oficiales subalternos de la Real Armada, corrieron el albur de cruzar en solitario el Atlántico en una y otra dirección, bajo el constante peligro de ser capturados por unidades navales inglesas mejor armadas[1].

Algunos de los oficiales al mando de estos barcos demostraron, en repetidas ocasiones, poseer una iniciativa y unas dotes de mando excepcionales que les permitieron no solo asegurar el éxito sus misiones, sino coronarlas ocasionalmente con el premio adicional de algunas capturas de mercantes ingleses realizadas durante sus travesías.

La fragata aviso *San Ciriaco y la Flecha*

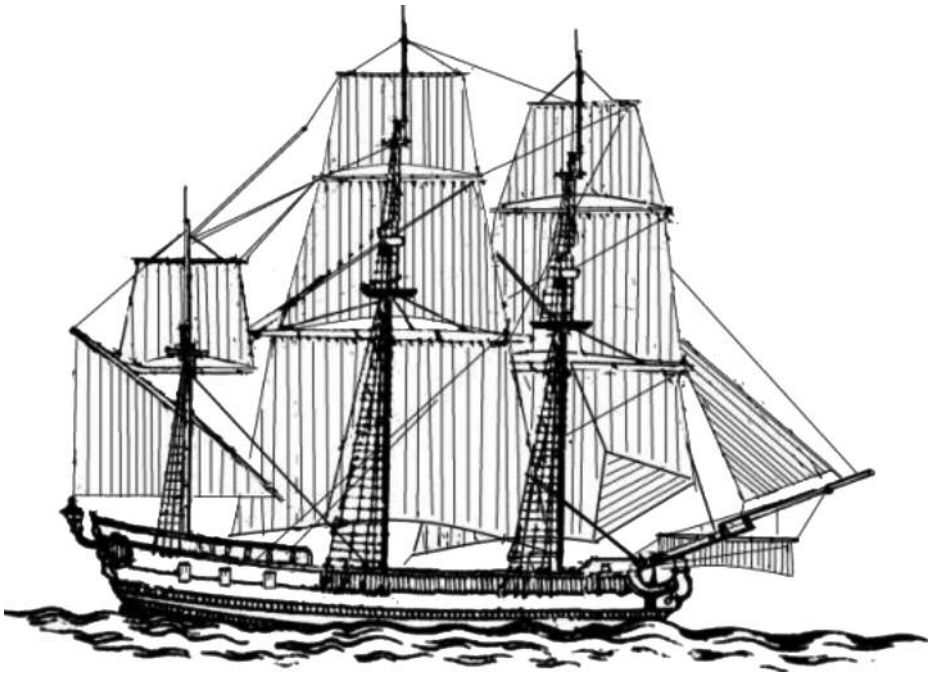
El almirante Rodrigo de Torres, que en su viaje entre Ferrol y Puerto Rico había capturado seis mercantes ingleses[2], incorporó a su escuadra dos de estas presas, para que actuasen como avisos destinados a misiones de patrulla y vigilancia y como correos entre La Habana, Veracruz, Cartagena de Indias y otros puertos españoles del golfo de México.

Uno de los barcos capturados e incorporados por Torres a su escuadra fue el que recibió el nombre de *San Ciriaco y la Flecha* que, a lo que parece, era uno de los tres capturados por el navío *Reina* el 8 de agosto y que, como consecuencia del huracán desatado el 11 de septiembre cerca de Puerto Rico, se separó de la escuadra para hacer una recalada forzosa en Santo Domingo.

---

(1) La mayoría de los barcos destinados a estas misiones fueron despachados desde Ferrol. Partían de uno en uno con el mayor sigilo posible, a fin de evitar ser interceptados por los buques ingleses que patrullaban las rutas hacia América. Todos ellos estaban bajo el mando de oficiales subalternos de la Real Armada que, en ocasiones, reforzaban su autoridad con la ayuda de pelotones de soldados de los Batallones de Marina. Estos oficiales tenían orden expresa de arrojar al mar la correspondencia oficial que custodiaban, atada a una bala de cañón, en caso de ser capturados por los ingleses.

(2) Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina (SM), leg. 396-1, doc. 471. De los cinco barcos capturados entre los días 6 y 8 de agosto, cuatro se perdieron como consecuencia del huracán del 11 de septiembre. La balandra inglesa capturada por el navío *Reina* el 16 de septiembre fue rebautizada *San José* e intervino en múltiples misiones entre 1741 y 1744.



Reconstrucción de la fragata aviso *San Ciriaco y la Flecha* basada en la imagen del barco del mismo tipo que ilustra el diario de navegación del Perú a España de Dionisio de Alsedo (AHN, Estado, leg. 2318)

Los franceses reconocieron el barco como presa española legítima y le permitieron dirigirse a Cartagena de Indias, donde fue incorporado a la escuadra española como fragata aviso o fragatilla con el nombre ya citado.

La nueva unidad desplazaba cerca de 100 toneladas, no destacaba por su andar y contaba con un armamento de seis cañones de 4 libras y dos de una. Su tripulación rondaba los treinta hombres, y se puso bajo el mando del teniente de batallones (alférez de navío) José de Sapiaín[3].

Suponemos que, tras su llegada a Cartagena de Indias, el barco fue objeto de algunas reparaciones urgentes, lo que no impidió que, al poco de salir de este puerto junto a la escuadra de Torres en febrero de 1741, tuviese que regresar para reparar una vía de agua, de manera que solo pudo reunirse con la escuadra en La Habana el 8 de marzo de 1741.

Hasta mediados de1742, la *San Ciriaco y la Flecha* estuvo destinada, bajo el mando de don José de Sapiaín, a diferentes misiones de exploración y de correo con Veracruz.

---

(3) AGS, SM, leg. 398-2, doc. 593. Aunque la tripulación de la *San Ciriaco y la Flecha* varió mucho durante su estancia en La Habana, parece que su dotación reglamentaria sería la que presentaba en la revista realizada el 30 de diciembre de 1741: 5 oficiales de mar, 1 oficial de arillería, 8 artilleros, 13 marineros, 3 grumetes, 2 pajes; total, 32 miembros.

En junio de este año pasó a ser comandada por el teniente de fragata don Antonio de Urrutia, bajo cuyo mando participó en la expedición de castigo a la isla de San Simón (en el actual estado norteamericano de Georgia). Tras su regreso a La Habana, la fragata se mantuvo en puerto con una tripulación reducida, hasta que en febrero de 1744 salió, junto a los navíos *Reina, Príncipe* y *Fuerte*, para asegurar la llegada de caudales desde Veracruz. Terminada esta misión, la *San Ciriaco y la Flecha* fue objeto de un repaso general y volvió a ser puesta bajo el mando de don José de Sapiaín, quien por entonces era ya teniente de fragata.

Elegida por Rodrigo de Torres para servir de patache de la escuadra con que el 10 de noviembre de 1744 salió de La Habana con destino a España, la *San Ciriaco y la Flecha* realizó una travesía sin incidentes, hasta que su poco andar terminó por hacerle perder el contacto con el resto de la escuadra. Terminando su travesía en solitario, ancló en el puerto de Camariñas el 9 de enero de 1745, después de haber mantenido un combate con un corsario inglés.

Tras su llegada a Ferrol, la *San Ciriaco y la Flecha* fue vendida a particulares para ser destinada al corso, pero luego la Real Armada la fletaría nuevamente, esta vez para una misión reservada y secreta consistente en llevar armas y fondos a los rebeldes jacobitas. Para ello fue rearmada con 10 cañones y se aumentó su dotación a 60 hombres, bajo el mando del teniente de navío Joaquín de la Sota, a quien se concedió patente de corso como pantalla para encubrir su verdadera misión[4]. El barco partió de La Coruña a mediados de septiembre de 1745, para resultar capturado, tras un corto combate, el 30 de dicho mes, en las costas de Irlanda, por el barco corsario *Trial* (10 cañones), mandado por James Connor, y llevado a Bristol[5]

José de Sapiaín[6]

Nacido en San Sebastián a finales de diciembre de 1712, era hijo del capitán de fragata José de Sapiaín y Clara Estebanot. Desde edad temprana nave-

---

(4) AGS, SM, leg. 410. Las órdenes eran dirigirse hacia Escocia bordeando Irlanda, para desembarcar su carga, junto a dos oficiales jacobitas, en el paraje de Escocia que se considerase más oportuno. Concluida la misión, la *San Ciriaco* debería dirigirse a las Azores, donde tenía que mantenerse hasta diciembre para recabar información sobre la presencia de barcos ingleses. Joaquín de la Sota tenía instrucciones precisas de arrojar al mar toda la documentación que pudiese revelar su verdadera misión y, si era posible, su carga, conservando tan solo su patente de corso. Desgraciadamente, los dos oficiales jacobitas que formaban parte de la tripulación no se desprendieron de las cartas que llevaban para ser entregadas al pretendiente y, tras su llegada a Bristol, fueron encarcelados y acusados de alta traición.

(5) *London Gazette*, 8-12 de octubre de 1745. Otras versiones posteriores que adjudican esta captura al HMS *Trial* (10 cañones), mandado por Richard Barry, carecen de fundamento (véase doc. 3).

(6) En algunos documentos aparece como «José de Zapiaín». Dado que en su firma se indica claramente el apellido como «Sapiain», hemos decidido preservar esta forma.

gó con su padre –suponemos que en calidad de paje–, para ingresar por último en la escuela de Cádiz en 1730 –el mismo año en que ingresó Jorge Juan– y prestar servicio como guardiamarina, entre 1730 y 1734, en diferentes navíos (*San Felipe, San Isidro, León*) y en la fragata *Galga*.

Es descrito como «persona robusta, de buenas costumbres, (…) cerrado como vizcaíno, pero muy honrado en sus procederes» por sus profesores, quienes, aunque no había sobresalido en sus estudios, destacan que se había convertido, gracias a su mucha práctica, en un «marinero de profesión (…) capaz de mandar un navío». Por esta razón, en 1734 se le concedió el ascenso a alférez de fragata, a fin de que la práctica como oficial de guerra le permitiese seguir su carrera con provecho, decisión que resultó harto acertada a juzgar por la posterior trayectoria profesional de este oficial[7].

En septiembre de 1736 fue promovido a teniente de batallones (alférez de navío)[8] y, como tal, embarcó en el navío *Castilla*, perteneciente a la escuadra de Rodrigo de Torres que, desde Ferrol, se dirigió a Cartagena de Indias, donde obtuvo su primer mando (fragatilla *San Ciriaco y la Flecha*) en 1740.

Durante su estancia La Habana mandó diferentes barcos de pequeño porte (fragatas *San Ciriaco y la Flecha* y *San Nicolás* y bergantín *San Macario*)[9], primero como alférez de navío y después como teniente de fragata[10], con los que realizó diferentes misiones de comunicación y exploración hasta que en 1744, al mando, una vez más, de la *San Ciriaco y la Flecha*, acompañó a la escuadra de Torres en su viaje de regreso a España, en el curso del cual sostuvo un afortunado encuentro con un corsario inglés frente a Camariñas que le valió el ascenso a teniente de navío[11].

En enero de 1748 obtuvo licencia para casarse en Cádiz con Polonia de Aguirre[12], y en noviembre de este mismo año fue reclamado por Julián de Arriaga para que formase parte de la oficialidad de su navío *América*, que se armaba en Cartagena para realizar una campaña contra el corso argelino hasta 1749.

En 1756 asciende a capitán de fragata[13] y en febrero de ese año obtiene el mando de una división de cinco jabeques que, desde Cartagena, debían dedicarse a combatir el corso argelino, pero en julio de 1756 tiene que renunciar a este mando por «los accidentes que le han sobrevenido en su salud»[14].

---

(7) AGS, SM, leg. 2, exp. 147.
(8) Ibídem, leg. 3, exp. 153.
(9) Ib., legs. 398-2, 398-3 y 399-1.
(10) Ib., leg. 9, exp. 2.
(11) Ib., leg. 12, exp. 27.
(12) Ib., leg. 13, exp. 225.
(13) Ib., leg. 18, exp. 197.
(14) Archivo del Museo Naval (AMN), col. Vargas Ponce, docs. 194, 203, 208 y 210. En la licencia no se especifica la naturaleza de estos «accidentes», aunque debieron de ser graves, ya que se le concede licencia para retirarse a Cádiz si este retiro contribuía a su mejor curación.

En 1759, año de su ascenso a capitán de navío[15], pasa a mandar el navío *Firme*, del departamento de Ferrol, y casi inmediatamente, el *Reina*, con el que viaja, junto al *Europa*, de Cádiz a La Habana, donde permanecerá, adscrito a la escuadra de este puerto, hasta 1761[16].

En enero de 1762 toma el mando del navío *Atlante*, con el que realiza varias misiones en el Mediterráneo. Al estallar la guerra, pasa a ser el capitán de bandera del navío *Real Fénix*, insignia de don Carlos Reggio[17].

En 1763, ya finalizado el conflicto armado, José de Sapiaín, al mando del navío *Héctor*, dirigió la división formada por este navío y los de igual clase *África, Aquiles* y *Princesa* que, junto a cuatro transportes con pertrechos y tropas, se dirigió a La Habana para recuperar la plaza de manos de los ingleses, de acuerdo con lo estipulado en el tratado de París[18].

Permaneció en La Habana colaborando en la rehabilitación del arsenal de este puerto, con los navíos *Héctor* y *Aquiles*, hasta que en 1764 fue relevado por el capitán de navío Lorenzo Montalvo y regresó a España.

Es probable que durante su última estancia en La Habana contrajese alguna grave enfermedad, quizá agravada por el penoso espectáculo de la devastación perpetrada por los ingleses en las instalaciones navales de este puerto tan relacionado con su carrera naval.

Sea como fuere, no hay noticias de que recibiese nuevas comisiones hasta 1768, cuando su precario estado de salud le obligó a renunciar al mando de las fragatas *Industria* y *Santa Catalina*, destinadas a un viaje de Cádiz a Buenos Aires[19], siendo muy probable que muriese poco después.

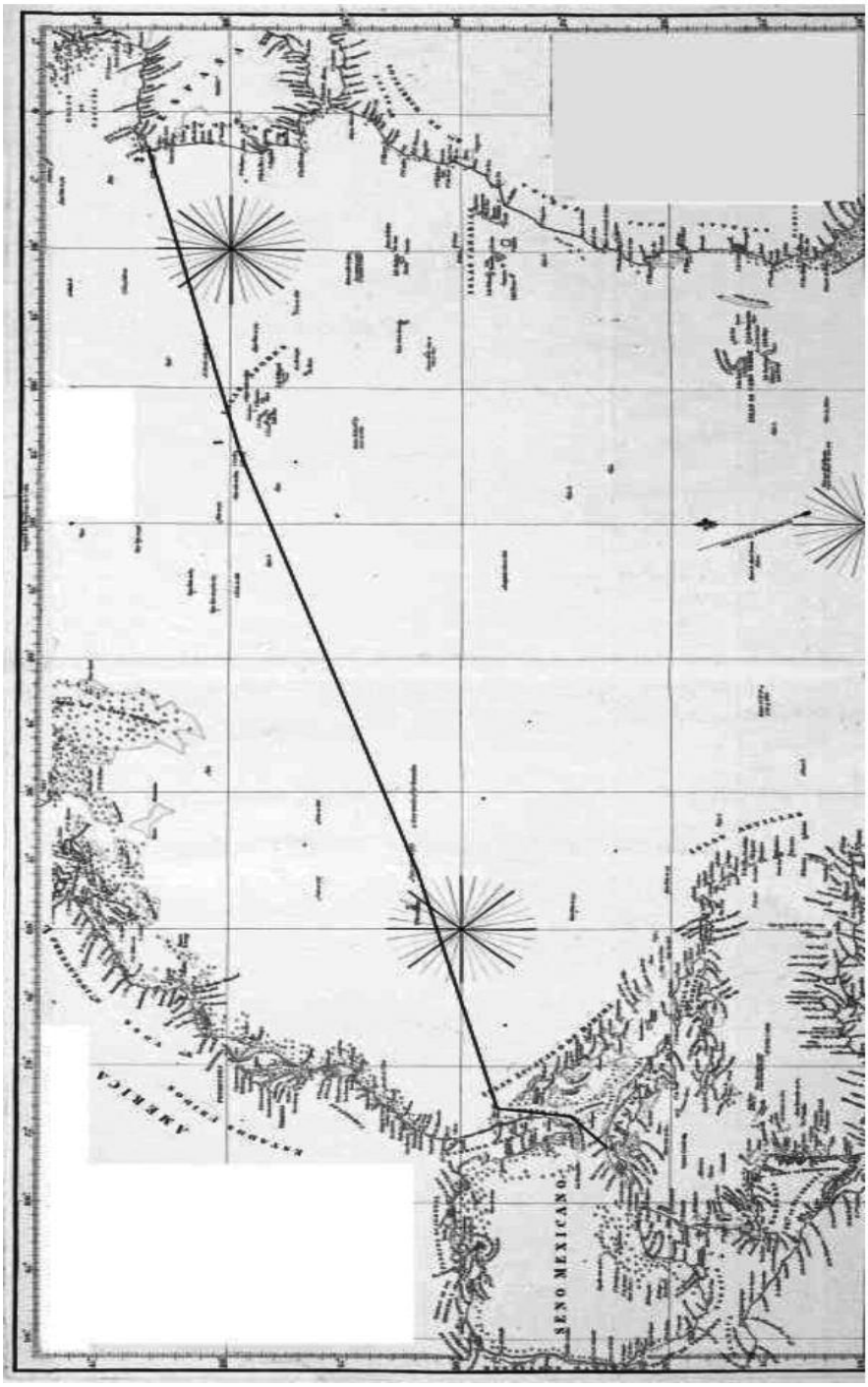
El viaje de La Habana a España

Según el diario escrito por José de Sapiaín, el viaje de la fragatilla *San Ciriaco y la Flecha*, junto al resto de la escuadra de Torres, se inició en La Habana el 10 de noviembre de 1744[20], y el 15 del mismo mes se desembocó «con felicidad» en el canal de Bahamas, para seguir derrota por el sur de las Bermudas.

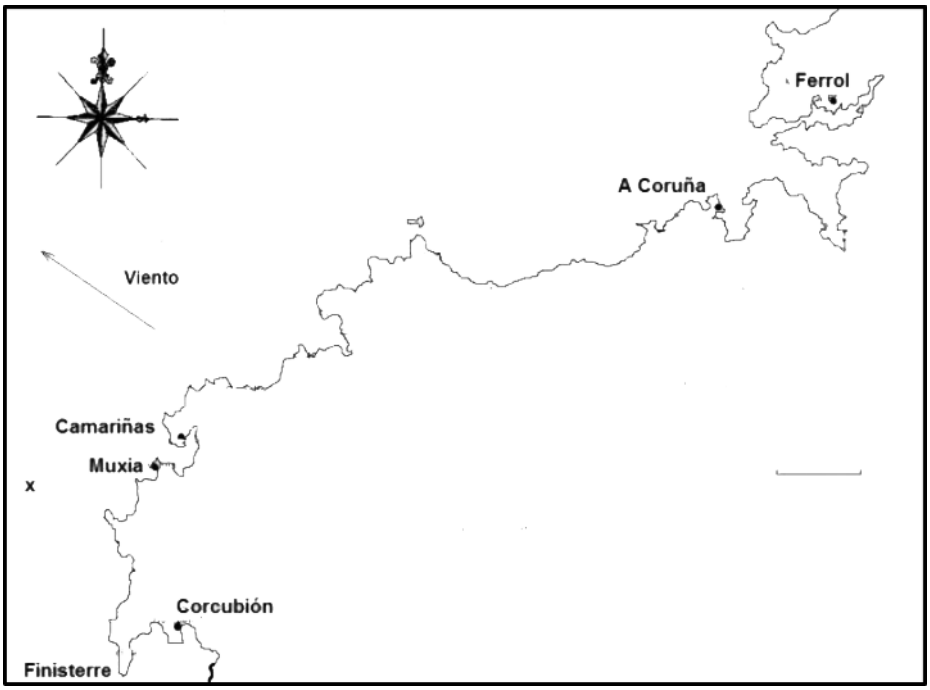
El 12 de diciembre, a la altura de la isla del Cuervo (Azores), la cerrazón le hizo perder de vista al resto de la escuadra, de manera que, al amanecer del 14, solo divisaba al navío *Europa* y a uno de los mercantes franceses que acompañaban a la escuadra.

---

(15) AGS, SM, leg. 21, exp. 70.
(16) Ibídem, leg. 404, docs. 449-482.
(17) Ib., leg. 23. exp. 68.
(18) Ib., leg. 406, docs. 266-370.
(19) Ib., leg. 437. En el momento de recibir el mando estaba saliendo de una enfermedad que le mantenía postrado desde hacía seis meses. Los médicos prohibieron que se reintegrase al servicio activo durante varios meses.
(20) Ib., leg. 399-2, doc. 436.



Derrotero de la *San Ciriaco y la Flecha* desde La Habana hasta Camariñas ([1] isla del Cuervo, [2] Finisterre)



Escenario del encuentro entre la *San Ciriaco y la Flecha* y el corsario inglés (x)

Una vez alcanzada esta isla, el *Europa* y la *San Ciriaco y la Flecha* esperaron en sus cercanías hasta el 23 de diciembre, día en que, convencidos de que el resto de la escuadra les había adelantado, siguieron su derrota hacia el cabo de Ortegal, otro de los puntos de reunión previstos por Torres para estos casos, para llegar el día 4 a la vista del de Finisterre.

El día 6, el mayor andar del *Europa* y del mercante francés hizo que la *San Ciriaco y la Flecha* quedase rezagada, de manera que, al amanecer del día 7, se encontró aislada, por lo que Sapiaín, de acuerdo con las instrucciones recibidas, tomó rumbo a Ferrol.

Al sur de Camariñas, Sapiaín tropezó con un corsario inglés de 24 cañones –tal y como se desprende del pequeño calibre de su artillería y de la abundante fusilería con que contaba–, con el cual no tuvo más remedio que entablar combate, ya que dicho corsario contaba con la ventaja del barlovento.

El relato de Sapiaín sobre el encuentro está aderezado con ciertos rasgos de humor pues, ante la intimación a la rendición hecha «en medio español» por los corsarios ingleses, Sapiaín contesta enviando a estos «a pasear». Entablado el combate, los ingleses hicieron sentir su superioridad artillera aunque, según se desprende del relato, no parece que supiesen gobernar con acierto su barco, hecho que aprovecha Sapiaín para realizar una atrevida maniobra que le permite ganar el barlovento al corsario inglés y, después de largarle una

descarga «a modo de despedida», tumbarle el mastelero de juanete. Acto seguido, se aleja y toma la decisión de entrar en el puerto de Camariñas, por los vientos contrarios que le impiden dirigirse a Ferrol y para poder reparar sus averías –que se reducían a los daños sufridos en el aparejo y velamen–, unido al temor de que el corsario rechazado «tuviese otro compañero»[21].

ANEXO

Documento 1

«Relación de lo acontecido a la fragata del Rey nombrada *San Ciriaco y la Flecha* del mando del teniente de fragata Don José Sapiaín, equipada de 30 plazas, 6 cañones de a 4 y 2 de a libra en el encuentro con una fragata inglesa corsaria o de guerra de 24 cañones con más de 125 hombres, al parecer, de tripulación, sobre el cabo de Finisterre, como 4 leguas distante de tierra, algo a sotavento del puerto de Camariñas el día 7 de enero de 1745[22].

»A las 7 de la mañana, hallándome 2 leguas de tierra, viré la vuelta de fuera con proa al Norte, amurado por estribor con el viento por el este-nordeste, con el fin de encontrar los navíos de mi conserva y, cuando no, ganar el barlovento para tomar el puerto de Camariñas respecto que estaba el viento contrario para ir al Ferrol.

»Entre 8 y 9, descubrí una vela a barlovento [y] al principio presumí sería alguna que salió de algún puerto de Galicia para esperar la escuadra del señor Torres y así, continué mi bordo de fuera, pero sin acortar la vela. A las 9 y media, viendo que estaba en distancia que podía ver bien y distintamente mis maniobras, le hice una señal de reconocimiento, pero no siendo correspondido, recelé y viré en vuelta de tierra, navegando un poco a viento largo, tanto por si podía coger la tierra como por ser el modo que anda más mi fragata (aunque de todos modos anda poco).

»La vela de barlovento navegaba siempre en popa con todo el aparejo largo, dirigiendo siempre la proa sobre mí, por cuya razón, no pudiendo ver bien sus costados, no me daba lugar a reconocer sus fuerzas; a las 11 y cuarto se hallaba a mi barlovento como a tiro y medio de cañón [y] en este paraje aferró todas sus velas menudas y ciñó el viento, quedándose al mismo bordo que yo, largó el gallardete, banderas de popa y proa inglesas y me disparó un

(21) Los entrecomillados del texto son transcripciones literales del informe sobre el combate escrito por don José de Sapiaín en Camariñas (véase doc. 1 del anexo). Una copia del mismo acompaña al informe de Rodrigo de Torres justificando el comportamiento de este oficial, informe del que se publicó un extracto como noticia en la *Gaceta de Madrid* de 26 de enero de 1745.

(22) Esta relación acompaña al diario de navegación llevado por Sapiaín y firmado en el puerto de Camariñas el 9 de enero de 1745. AGS, SM, leg. 399-2, doc. 436.

tiro de cañón con bala. En este tiempo le descubrí 9 cañones por banda [en] batería corrida, dos en el alcázar y una mira a proa.

»Yo largué mi bandera española, disparando un cañón con bala [y] a esta señal arribó sobre mí dirigiéndose justo a mi palo mayor, y estando a un tiro de cañón, ciñó el viento, disparándome toda su andanada a medida que iba descubriendo su costado, acompañada con una gran abundancia de fusilería, pues se le estaban viendo en las cofas y alcázar, porción de gente con casacas encarnadas. Y yo, en este tiempo navegaba a lo largo, al tiempo de recibir su carga, metí de LO lo que pude tanto para disparar mis cañones como [para] abrigar a mi poca gente tumbando el navío, pero acabado de descargar él su carga y yo la mía, me ponía a viento largo continuando mi rumbo como al principio. De este modo me dio tres cargas cerradas de artillería y de fusilería, esta última estaba más bien servida que la primera, dejándoseme sobre para atrás, con la gavia en facha sobre su cuadra de barlovento hasta cargar su artillería que, cargada esta, mareó sus velas y es como hacía siempre, y habiéndome emparejado la cuarta vez conmigo, arribó a medio tiro de fusil o menos y me habló con la bocina en medio español, diciendo que amainase, y al mismo tiempo, había una gran gritería a su bordo que parece decían "Viva el Rey" haciendo ademanes con los sombreros y prolongaron la verga de cebadera amenazándome con el abordaje si no amainaba, y yo respondí con la bocina que fuese a pasear y, al mismo tiempo, metiendo de LO, disparé mi artillería, [y] volví a arribar a mi rumbo, habiéndome mantenido de LO hasta haber recibido su carga, por abrigar mi gente, como he dicho antes, tumbando un poco el navío. A este tiempo marcó él su mayor (porque yo con la arribada, me había adelantado algo) y, cuando se puso igual conmigo, se me ocurrió que con el andar que llevaba, interín (*sic*) disparaba, se hacía pasar más adelante que yo y que si prontamente viraba a la confusión del humo de su artillería, le ganaría el viento. Hícelo así y conseguí el fin, pues cuando yo marché del otro bordo orzando cuanto podía, se quedó él por sotavento como a medio tiro de fusil, pues aunque viró como yo, reparó tarde y con la haciada que llevaba, perdió el barlovento. En este tiempo, largó todo su aparejo, orzando cuanto podía[,] disparándome conforme me iba alcanzando por mi sotavento. Y estando tanto avante conmigo en una guiñada que metió de LO se le fue al agua el mastelero de velacho, habiéndole faltado por cerca de la boca del arco [y] esta felicidad debió de proceder de algún cañonazo que le dimos en aquel paraje, pues el viento era bonancible de juanetes. En este tiempo le di una arribada para descubrir mejor mi costado de sotavento y le disparé mi artillería por despedida, volví a ceñir el viento y proseguí mi bordo de afuera de modo que, al poner el sol, se mantenía él por mi popa como cosa de dos leguas, pero siempre quedaba ciñendo el viento y yo proseguí mi bordo de afuera hasta las 10 de la noche, que se puso la luna hacia [esta] hora, viré de bordo en vuelta de tierra a fin de hallarme al amanecer en paraje de tomar el puerto de Camariñas (respecto de estar el viento contrario para ir al del Ferrol) tanto por remediarme del daño que había recibido como recelándome de la fragata enemiga que, manteniéndome mucho tiempo en el mar, le pudiera dar

lugar a que echase otro mastelero respecto que el tiempo estaba bueno y tenía abundancia de gente que, según mi conjetura, pasaría de 125 hombres cuan[d]o menos. Así mismo, recelaba también de que tuviese otro compañero.

»En este encuentro no he tenido más heridos que el calafate. En cuanto a la avería, me rompió la verga de juanete mayor, dos obenques y la ustaga del mayor, dos brandales, dos obenques, estay y contraestay de la gavia mayor, un obenque de mesana y un obenque y un escotón de velacho y distintos cabos de labor y el velamen acribillado. Las balas de artillería que se han tomado unas, son de a 4».

DOCUMENTO 2

«Enterado el Rey por la carta de V.E. del 13 del corriente y relación que incluye el valor con que defendió el Teniente de Fragata D. José Sapiain la fragatilla de su cargo nombrada *La Flecha* del insulto de la corsaria inglesa de superior fuerza que intentó apresarle y de la destreza y pericia con que la burló ganando el barlovento, por cuyo medio entró en el puerto de Camariñas: Ha venido S.M. en promover a este oficial a Teniente de navío, de que le enterará V.E. entretanto se le remite el nombramiento correspondiente[23].

Dios Guarde [a] V.E.

El Pardo 24 de enero de 1745

(*Firmado*) Don Rodrigo de Torres».

DOCUMENTO 3

***London Gazette,* 8-12 de octubre de 1745**

«Whitehall, Octubre 12. Whitehall, 12 octubre

»Por cartas desde Bristol del presente mes tenemos noticia que James Connor, de dicha ciudad, comandante del corsario *Trial*, estando el lunes 30 del mismo mes (¿?) aproximadamente en latitud 48, y aproximadamente en longitud 14 grados Oeste, vieron y persiguieron barco, y cuando llegaron a tiro de cañón izaron los colores ingleses y le dispararon un cañonazo, el barco izó los colores españoles y devolvió el disparo; y después de disparar unos pocos cañonazos, e intercambiar una andanada con el *Trial*, fue capturado y llevado por el *Trial* al Puerto de Bristol. La nave es un barco español, llamado *St. Ziroco* [*San Ciriaco*], mandado por D. Joaquín de la Sota, en comisión del Rey de

(23) AGS, SM, leg. 12. exp. 27

España, de 130 toneladas, armado con 12 cañones de cureña y 4 cañones pedreros, y tripulado por más de 60 hombres; cargado con 2500 fusiles con bayoneta, 100 barriles de pólvora, 150 quintales de balas de mosquete, algunas cajas de herraduras y piedras de fusil, y siete arcas con dinero español. Por la dirección que llevaba, el mencionado Sr. Connor piensa que tenía como destino un puerto de Irlanda o Escocia. Había a bordo dos irlandeses, uno un Capitán de Caballería al servicio de España, el otro un Piloto. Este barco español procedía de Coruña y dejo allí cinco barcos de guerra y un navío francés»[24].

Fuentes

Archivísticas

— Archivo General de Simancas, Secretaría de Marina

- Carrera de José de Sapiaín, legs. 2-18
- Historial de la *San Ciriaco y la Flecha*, legs. 398-2, 398-3, 399-1 y 437

— Archivo del Museo Naval (Madrid)

- Colección de documentos de Vargas Ponce, docs. 194, 203, 208 y 210, AMN 0886-E0144, exp. de José de Sapiaín.

— The National Archives, Kew HCA 32/159/16, SP 36/72/239

Impresas

Gaceta de Madrid de 26 enero de 1745
London Gazette núm. 8474, de 8-12 octubre de 1745

Bibliográficas

Baudot Monroy, María: *Armar en tiempos de guerra. La movilización naval para la defensa colonial en 1739-1740*. Polifemo, Madrid, 2014.
Cerdá Crespo, José: *Conflictos coloniales. La Guerra de los Nueve Años (1739-1748).* Publicaciones de la Universidad de Alicante, 2010.
Pezuela, Jacobo de la: *Historia de la isla de Cuba*, t. iii. Madrid, 1868.
Válgoma, Dalmiro de la, y Finestrat, barón de: *Real Compañía de Guardias Marinas y Colegio Naval. Catálogo de pruebas de caballeros aspirantes*. Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1943.,

(24) La noticia de la captura de la *San Ciriaco* y de los papeles encontrados en el barco hizo que el duque de Newcastle remitiese una orden urgente al alcalde de Bristol para que se enviase a Londres a varios tripulantes del corsario *Trial* y al comandante de la fragatilla, Joaquín de la Sota, para testificar sobre la causa abierta contra los escoceses apresados, que por entonces ya estaban encarcelados en la prisión de Newgate acusados de alta traición. The National Archives, Kew SP 36/72/239.

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 PUNTAL.–LA MARINA EN LA HISTORIA DE CÁDIZ***
20.—IX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***DESPUÉS DE LA GRAN ARMADA.–LA HISTORIA DESCONOCIDA (1588-16...)***
21.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado) ***LA ESCUELA NAVAL MILITAR EN EL CINCUENTENARIO DE SU TRASLADO***
22.—CICLO DE CONFERENCIAS (Agotado) ***MÉNDEZ NÚÑEZ Y SU PROYECCIÓN HISTÓRICA***
23.—CICLO DE CONFERENCIAS ***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA ESPAÑOLA***
24.—XI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, EL MARINO HISTORIADOR (1765-1844)***
25.—XII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***DON ANTONIO DE ULLOA, MARINO Y CIEN-TÍFICO***
26.—XIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***ÁLVARO DE MENDAÑA: EL PACÍFICO Y SU DIMENSIÓN HISTÓRICA***
27.—CURSOS DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID (Agotado). ***MEDIDAS DE LOS NAVÍOS DE LA JORNADA DE INGLATERRA***
28.—XIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***D. JUAN JOSÉ NAVARRO, MARQUÉS DE LA VICTORIA, EN LA ESPAÑA DE SU TIEMPO***
29.—XV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***FERROL EN LA ESTRATEGIA MARÍTIMA DEL SIGLO XIX***
30.—XVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***ASPECTOS NAVALES EN RELACIÓN CON LA CRISIS DE CUBA (1895-1898)***
31.—CICLO DE CONFERENCIAS.–MAYO 1998 ***LA CRISIS ESPAÑOLA DEL 98: ASPECTOS NAVALES Y SOCIOLÓGICOS***
32.—CICLO DE CONFERENCIAS.–OCTUBRE 1998. ***VISIONES DE ULTRAMAR: EL FRACASO DEL 98***
33.—***LA CARPINTERÍA Y LA INDUSTRIA NAVAL EN EL SIGLO XVIII***
34.—XIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***HOMBRES Y ARMADAS EN EL REINADO DE CARLOS I***
35.—XX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA (Agotado) ***JUAN DE LA COSA***
36.—***LA ESCUADRA RUSA VENDIDA POR ALEJANDRO I A FERNANDO VII EN 1817***
37.— ***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA AR-MADA***
38.—***TRAFALGAR***
39.—***LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA. APROXIMACIÓN A UN CENTENARIO (1503–2003)***
40.—***LOS VIRREYES MARINOS DE LA AMÉRICA HISPANA***
41.—***ARSENALES Y CONSTRUCCIÓN NAVAL EN EL SIGLO DE LAS ILUSTRACIONES***
42.—XXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA INSTITUCIÓN DEL ALMIRANTAZGO EN ESPAÑA***
43.—XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***LA ÚLTIMA PROGRESIÓN DE LAS FRONTERAS HISPANAS EN ULTRAMAR Y SU DEFENSA***
44.—LA GUERRA DE LA OREJA DE JENKINS (1739-1748)
45.—HISTORIA DE LA ARMADA ESPAÑOLA EN EL PRIMER TERCIO DEL S. XIX: IMPORTACIÓN VERSUS FOMENTO (1814-1835)
46.—XXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***PIRATERÍA Y CORSO EN LA EDAD MODERNA***
47.—XXX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA ***ANTECEDENTES BÉLICOS NAVALES DE TRAFALGAR***
48.—XXXI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***EL COMBATE DE TRAFALGAR***
49.—***CRUCEROS DE COMBATE EN ACCIÓN***
50.—***V CENTENARIO DEL FALLECIMIENTO DE CRISTÓBAL COLÓN***
51.—XXXII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***DESPUÉS DE TRAFALGAR***
52.—XXXIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***EL COMERCIO MARÍTIMO ULTRAMARINO***
53.—***VICENTE YAÑEZ PINZÓN Y LA CARABELA*** **SAN BENITO (EN PRENSA)**
54.—XXXV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA ARMADA Y SUS HOMBRES EN UN MOMENTO DE TRANSICIÓN***
55.—XXXVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA (II)***
56.—III JORNADAS DE HISTORIOGRAFÍA NAVAL ***LA HISTORIOGRAFÍA DE LA MARINA ESPAÑOLA***
57.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***PLAN FERRANDIZ: PODER NAVAL Y PODER MARÍTIMO***
58.—XXXVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***V CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE ANDRÉS DE URDANETA***
59.—XXXVI Y XXVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA MARINA EN LA GUERRA DE LA INDEPENDENCIA II Y III***
60.—XXXIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***JOSÉ DE MAZARREDO Y SALAZAR***
61.—XLI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA EXPULSIÓN DE LOS MORISCOS Y LA ACTIVIDAD DE LOS CORSARIOS NORTEAFRICANOS.***
62.—XL JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO SUMERGIDO.***
63.—XLII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA ORDEN DE MALTA, LA MAR Y LA ARMADA (III).***
64.—XLIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA EMANCIPACIÓN DE AMÉRICA.***
65.—XLIV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA INDEPENDENCIA DE AMÉRICA ESPAÑOLA 1812-1828.***
66.—XLV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***ESPAÑA EN FILIPINAS.***
67.—XLVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***V CENTENARIO DEL DESCUBRIMIENTO DEL MAR DEL SUR POR NÚÑEZ DE BALBOA.***
68.—XLVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***JORGE JUAN Y LA CIENCIA ILUSTRADA EN ESPAÑA.***
69.—XLVIII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***EXPEDICIONES NAVALES ESPAÑOLAS EN EL SIGLO XVIII.***
70.—XLIX JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***ESPAÑA Y LA INDEPENDENCIA NORTEAMERICANA.***
71.—L JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***HISTORIA DEL ARMA SUBMARNA 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.***
76.—LV JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***HISTORIADORES NAVALES.***
77.—LVI JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***CIEN AÑOS DE LA AVIACIÓN NAVAL ESPAÑOLA***
78.—LVII JORNADAS DE HISTORIA MARÍTIMA. ***LA REVOLUCIÓN CANTONAL Y LA MARINA***

SUSCRIPCIONES Y VENTA DE NÚMS. SUELTOS

Para petición de la tarjeta de suscripción:
INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
Juan de Mena, 1, 1.º - 28014 MADRID

Teléf.: 913 12 44 27
msanes4@fn.mde.es
C/e: ihcn@fn.mde.es

DOCUMENTOS INÉDITOS SOBRE EL COMBATE DE CAVITE

José M.ª BLANCO NÚÑEZ
Capitán de Navío (R)

Resumen

Este artículo resume las hojas de servicio de dos oficiales supervivientes del combate de Cavite y transcribe informes por ellos elaborados hasta ahora inéditos. Con su lectura pueden seguirse los antecedentes inmediatos del combate, el traslado de la Escuadra a Subic Bay, el regreso a Cavite para batirse contra los yanquis, las circunstancias de la defensa de Manila y la participación de los marinos en ella. Esos dos oficiales desempeñaban los destinos de ayudante del almirante Montojo, el uno, y el otro, hermano menor del anterior, de oficial de la dotación del crucero *Don Juan de Austria.*

Palabras clave: Filipinas, Manila, Cavite, Armada española, Armada norteamericana, guerra hispano-norteamericana de 1898.

Abstract

This article summarizes the service record of two officers of the Spanish Navy, survivors of the Battle of Cavite, and offer the unpublished reports drawn up by them. By their lecture, the immediate antecedents of the battle, the transfer of the squadron to Subic Bay, the return to Cavite to fight the Yankees, the circumstances of the defense of Manila and the participation of the sailors in it, can be tracked. These two officers where posted respectively one as military assistant of the Admiral Montojo, and on board of the cruiser *Don Juan de Austria* his younger brother.

Key words: Philippines, Manila, Cavite, Spanish Navy, US Navy, Spanish-American War 1898

Introducción

POR herencia familiar han caído en mi poder dos documentos relativos al desgraciado combate de Cavite, sostenido por la escuadra Montojo contra la norteamericana del comodoro Dewey el 1 de mayo de 1898. La primera, en notoria desventaja respecto a la enemiga, sucumbió completa-

mente, incorporándose enseguida todo el personal superviviente de las dotaciones de dicha escuadra a las fuerzas defensoras de Manila. El combate sorprendió a dos de los tres hermanos Núñez Quijano embarcados en dicha escuadra, el mayor, don José, teniente de navío, ayudante del «general» (como por entonces se decía) Montojo a bordo del crucero *Reina Cristina*, y el menor, don Indalecio, alférez de navío de la dotación del crucero *Don Juan de Austria.* Entre ambos hermanos existía otro, teniente de navío, don Francisco, que estaba destinado en La Habana y fue comisionado para traer a España el expediente formado con motivo de la explosión del crucero norteamericano *Maine*, por lo cual no estuvo en ninguno de los dos teatros de la desdichada guerra.

Haremos un resumen de las hojas de servicios de don José y de don Indalecio, hijos del capitán de navío de 1.ª clase don Indalecio Núñez Zuloaga, nacido en La Coruña el 30 de abril de 1835 y que había sentado plaza en el Colegio Naval de Aspirantes de San Fernando el 5 de enero de 1849. A los efectos de este artículo, diremos que fue comandante de la corbeta *María de Molina* (14/03/1885-15/06/1886) –con la que se trasladó de Cádiz a Manila para «reforzar» la escuadra de Filipinas cuando el conflicto de las Carolinas[1]–, de 2.º jefe del apostadero de Filipinas y comandante general del arsenal de Cavite, entre el 21 de septiembre de 1893 y el 20 de octubre de 1895. El 10 de julio de 1895 fue nombrado jefe del Estado Mayor de Ferrol, destino en que falleció el 1 de marzo de 1896.

Don José Núñez Quixano

Nacido en Matanzas (isla de Cuba) el 24 de diciembre de 1866, ingresó en el servicio (promoción 280.ª A de la Escuela Naval Flotante[2], radicada en la fragata *Asturias*) el 9 de julio de 1881, y salió alférez de navío el 25 de enero de 1888. Perteneció a la dotación de la corbeta *Nautilus*, del mando del capitán de fragata don Fernando Villaamil, en la famosa circunnavegación (1892-1894)[3]. Ascendido a teniente de navío, fue destinado al apostadero de Filipinas y enseguida nombrado ayudante del comandante general, el contralmirante don Patricio Montojo, y en tal condición de ayudante embarcó en el crucero *Reina Cristina*. Durante el combate del día primero de mayo, al caer herido de muerte el timonel de dicho buque insignia, tomó él la rueda del timón, hasta la orden de evacuar el barco. En el anexo 1 reproducimos la carta, cuyo original conservamos, enviada a su tío el teniente de navío don Mario Quijano Arta-

---

(1) BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: «Centenario de una crisis», en *Revista General de Marina*, agosto 1985.

(2) FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y BLANCO NÚÑEZ, José M.ª: *La Escuela Naval Flotante.* CAE Armada, Madrid, 2008.

(3) VILLAAMIL FERNÁNDEZ-CUETO, Fernando: *Viaje de circunnavegación de la corbeta* Nautilus*.* Editorial Naval, Madrid, 1989 (ed. facs.)

cho, que curiosamente, aunque seis meses mayor, pertenecía a la promoción siguiente a la suya.

Durante la primera guerra mundial, y con el empleo de capitán de fragata, estuvo embarcado diez meses en buques hospitales ingleses, como delegado del Gobierno español para verificar que no se transportaba «más que heridos y enfermos»; y, en una de sus navegaciones, el HMS *Ghurka* chocó contra una mina cuando se encontraba nueve millas al norte del puerto de La Valeta (17/10/1917), evacuando a todos los heridos y enfermos en los botes (362 hombres y 17 enfermeras) y logrando el capitán salvar el buque. Ascendido a capitán de navío, tuvo, entre otros mandos, el del acorazado *España*, varado en el cabo de Tres Forcas (26/08/1923), para proceder a cuyo salvamento contó con el ingeniero naval de la Armada don Augusto Miranda y con su hermano Indalecio, que fue nombrado segundo de dicha operación. Y a punto estuvo de lograrlo pero, una vez desembarcada toda la artillería, un fuerte temporal dio con el buque en el fondo[4].

Ya de contralmirante, fue nombrado director general de Navegación, y su último destino antes del retiro fue el de jefe de Estado Mayor de la Armada (13/11/1928-22/12/1931). Falleció repentinamente en Madrid en agosto de 1936.

Estaba casado con doña Matilde Rodríguez, con la que tuvo doce hijos. De los nueve varones, seis ingresaron en el Cuerpo General de la Armada. El mayor, Indalecio, se retiró de alférez de navío e ingresó de práctico del puerto de Barcelona; Jesús falleció siendo teniente de navío, al estrellarse su avión[5] cuando realizaba el examen de vuelo en Albacete el 4 de mayo de 1927; José y Manuel perdieron la carrera por haber servido en la Escuadra republicana durante la Guerra Civil; Antonio[6], medalla aérea individual y de oro de salvamento de náufragos, pasó al Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos del Ejército del Aire; Francisco, que como Antonio tenía la medalla naval individual y la de oro de salvamento de náufragos, llegó a ser capitán general de la Zona Marítima del Cantábrico en 1967; otro hermano, Guillermo, fue sobrecargo en la Compañía Trasatlántica; Eduardo ingresó en Infantería de Marina y fue un reputado modelista naval; y el último de los varones, Jorge, llegó a general de brigada honorario de Infantería y del Cuerpo de Mutilados por la Patria.

Don Indalecio Núñez Quixano

Nacido en San Juan de Puerto Rico, donde su padre estaba mandando el cañonero *Guadiana,* el 25 de noviembre de1874, ingresó en la Escuela Naval

---

(4) Baistrocchi, Alfredo: *Arte naval.* Barcelona, 1952, pp. 1043-1056.

(5) Guardia, Rafael de la: *Crónica de la Aeronáutica Naval española*, 2 t. Madrid, 1977, t. I, p. 494.

(6) Núñez Ladeveze, Luis, y otros: *Recuerdos de un marino de guerra. Origen de la Aeronáutica Naval española.* Madrid, 2014. Contiene las memorias de don Antonio Núñez Rodríguez.

Flotante, radicada en la fragata *Asturias*, el 20 de julio de 1891 (promoción 295.ª), para salir de alférez de navío el 18 de enero de 1897. Previamente, como guardiamarina, estuvo destinado en Filipinas, permaneciendo embarcado en buques de aquel apostadero entre 25 de junio de 1893 y 2 de octubre de 1896. Enseguida regresó a la Península para embarcar en la corbeta escuela *Nautilus*, donde realizó un crucero de instrucción de ocho meses, tras lo cual pasó el reglamentario examen para salir alférez de navío con antigüedad de 14 de enero de 1897.

A bordo del vapor *León XIII*, de la Trasatlántica, regresó a Filipinas, adonde llegó el 28 de marzo de 1897. Dejaba novia en Ferrol, y pretendía casarse con ella e instalar su casa allí, en Manila. La novia en cuestión era Eva Iglesias Sierra, nacida en Santiago de Cuba en 1878, hija del médico de la Armada Pedro Iglesias Álvarez. Con ella se casaría en Ferrol, tras regresar derrotado y haber salvado del combate, únicamente, la pulsera de pedida que había comprado para ella en Manila y la ropa que llevaba puesta.

En el apostadero filipino, y con este empleo de alférez de navío, estuvo embarcado en el *Reina Cristina*, donde entró en fuego contra los rebeldes de San Francisco de Malabán, Naic y Salinas. Después de ello, el buque se dirigió a Hong Kong para reparar en los astilleros de Kavulong –en Cavite no existía dique seco y los barcos tenían que ir a Singapur o Hong Kong a limpiar–. Después transbordó al transporte *General Álava*, donde finaliza el año 1897.

Regresa al *Reina Cristina* el 18 de enero de 1898 –la escasez de oficiales era tal que a los jóvenes los mantenían en los que navegaban, teniendo apenas descanso entre comisiones–, «pescando» un furioso temporal en el canal de Formosa (12/02/1898) que le hizo regresar a Manila. A continuación el vapor sale en servicio de vigilancia de la costa del Pacífico. Tocando en varios puertos, entre ellos Baler, bojeó toda la isla de Luzón, para regresar a Manila el 19 de febrero de 1898. El 29 de marzo de 1898 don Indalecio pasó destinado al crucero *Don Juan de Austria*. El 5 de abril de 1898 sale para Cebú conduciendo una expedición militar y concurriendo al bombardeo y toma de San Nicolás. Enseguida comenzarán las operaciones previas al combate (salida para y regreso de Subic), que leeremos en el informe inédito que adjuntamos en el anexo 2.

Tras todo lo que relata en dicho informe, permaneció dos meses en la defensa de Manila como «capitán» de una batería de obuses Mata del Ejército y, después de la capitulación del 13 de agosto de 1898, otros dos como prisionero de los yanquis. El 5 de noviembre de 1898, autorizado por el capitán general, logró burlar la vigilancia norteamericana y trasladarse a Ilo-Ilo[7]. El 7 de noviembre embarcó en el transporte *General Álava*, y el 17 próximo siguiente, como 2.º comandante, en el cañonero *Elcano*, donde cumplió la misión de defender la orilla izquierda del río Batiano, que desemboca en la punta de Ilo-Ilo. El 23 de diciembre de 1898 se evacuó la plaza de Ilo-Ilo, y el 27 salieron en comisión de guerra para Cafuí, regresando a Ilo-Ilo, donde la

(7) Hoy este topónimo ha adoptado la grafía «Iloílo».

dotación permaneció quince días esperando a los súbditos españoles durante el intento de toma de la plaza por los norteamericanos. El 8 de enero de 1899 el cañonero salió para Zamboanga, que continuaba resistiendo. Los meses de febrero y marzo del 99 los pasa don Indalecio en continuas navegaciones por aguas de Mindanao y Joló, hasta la rendición total y el regreso a la Península desde Manila. De allí salió el 17 de marzo de 1899, a bordo del vapor *Isla de Luzón*, para arribar a Barcelona el 21 de abril de 1899, continuando en el mismo barco a Cádiz y La Coruña, donde desembarcó el día 30 de abril de 1899, víspera del primer aniversario del desdichado combate, concediéndosele cuatro meses de permiso por «repatriado y enfermo».

La vida de los oficiales de Marina de las dos primeras décadas del siglo XX fue bien dura. Llegados los repatriados de Cuba y Filipinas, y fundidas tres marinas en una, apenas había barcos. El Ministerio impuso una férrea política de reducción de plantillas que se tradujo, por ejemplo, en que en 1904 hubiese disminuido su personal en un 25 por 100[8].

Ese estado de cosas supuso para don Indalecio permanecer nueve años y diecisiete días en el empleo de alférez de navío, y diez años, seis meses y siete días en el de teniente de navío. Entre los destinos más relevantes en que sirvió durante este tiempo podemos mencionar el de oficial de derrota del crucero *Carlos V*, con el que asistió en Buenos Aires a los actos del centenario de la República Argentina, los cuales contaron con la presencia de la infanta Isabel en representación del rey. A su regreso de América se incorporó a la campaña del Rif. También sirvió como 2.º comandante de la base naval de Mahón y, durante cuatro años, como comandante (en situación de supernumerario) de un falucho de Tabacalera, S.A., de los armados en corso para la represión del contrabando, con base en Valencia.

Como consecuencia de la gran catarsis sufrida por la Armada a partir de las leyes de Maura-Ferrándiz, Miranda..., y del consiguiente aumento de plantillas por la entrada en servicio de acorazados, cruceros, destructores…; la creación de la Aeronáutica Naval y de la Flotilla de Submarinos, en los empleos de jefe las cosas fueron diferentes: cuatro años, seis meses y diecisiete días de capitán de corbeta; cinco años, diez meses y cinco días de capitán de fragata, y tres años y veintiún días de capitán de navío. Entre sus mandos se cuentan la división de torpederos de Ferrol, el buque escuela *Galatea* –siendo el primer comandante que salió con él a la mar desde su armamento como buque escuela–, el *España* –durante su salvamento, como ya dijimos, como 2.º comandante–, el acorazado *Jaime I*, el crucero *Miguel de Cervantes*, como capitán de pruebas, y la jefatura del Estado Mayor de la Escuadra, donde le sorprendió la proclamación de la República.

Ascendido a contralmirante con antigüedad de 22 de septiembre de 1931, tomó el mando de la segunda jefatura de la base naval principal de Ferrol y de la comandancia general de su arsenal, interinó la comandancia general de

---

(8) GUARDIA, Ricardo de la: *Datos para un cronicón de la Marina militar de España.* Ferrol, 1914, p. 375.

dicha base naval entre el 16 de octubre de 1934 y el 12 de abril de 1935, dirigió la Escuela de Guerra Naval durante el curso escolar 1935-1936, y el día 30 de junio de 1936, una vez ascendido a vicealmirante (18/06/1936), tomó el mando de la comandancia general de la base naval principal de Ferrol, donde, una vez resueltos brillantemente todos los problemas derivados del «alzamiento y revolución»[9], cesó voluntariamente (23/09/1936) por no dar el «enterado» y firmar la ejecución del capitán de navío don Juan Sandalio Sánchez Ferragut, comandante del crucero *Almirante Cervera* durante los sucesos del mes de julio anterior, decisión que tomó cuando ya sabía que, a bordo del crucero *Libertad*, habían asesinado, entre otros, a su hijo el alférez de navío Francisco Núñez Iglesias; a su yerno el capitán de corbeta don Juan Garat Rull, que ejercía accidentalmente de 2.º comandante y dejaba viuda a su hija M.ª Carmen y huérfanos a seis hijos, y al comandante don Hermenegildo Franco Salgado-Araújo, suegro de su hijo Pedro. Tras esta decisión, continuó «disponible», y después pasó a la segunda reserva hasta su fallecimiento, acaecido el 18 de mayo de 1965. La estela de don Indalecio en la Armada es tan enorme que renunciamos a detallarla. Solo deseamos destacar que, a día de hoy, varios de sus tataranietos son oficiales de la Armada.

Como anexo 3 hemos elaborado una lista de los mandos de la Armada destinados en Cuba y Filipinas durante el 98.

---

(9) CERVERA PERY, José: *Alzamiento y revolución en la Marina*. San Martín, Madrid, 1978, p. 76. Véase también CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Armada española, siglo XX*, t. II. Poniente, Madrid, 1983, pp. 43-259.

ANEXO 1

Carta escrita por el teniente de navío don José Núñez y Quijano[10], ayudante del almirante Montojo, de la Escuadra española de Filipinas, el 18 de junio de 1898 a su tío el teniente de navío don Mario de Quijano y de Artacho[11]

«Querido Mario:

»Recibí tu carta del 1.º de Mayo en la que nos das la enhorabuena por haber escapado al desastre de ese día, lo que te agradecí mucho, lo mismo noticias de Marina que me das y que veo son bien desconsoladoras, por cierto y parece mentira que la guerra nos haya cogido en ese estado de sorpresa, cuando todo el mundo la venía venir y de aquí se avisó con dos meses de anticipación y con unos torpedos, unos cuantos cañones modernos, dos buques y el completo de sus dotaciones que nos hubiesen mandado, la cosa hubiera variado de aspecto por completo, por lo menos aquí, pues el heroísmo de la Escuadra, al hacer frente a la americana tres veces o cuatro (sin exageración) superior a la nuestra, en velocidad, tonelaje y número de cañones, no hubiese sido en balde.

»Hoy se puede decir que el Archipiélago está moralmente en poder de ellos pues como no tienen en sus buques más que unos 2.000 tripulantes, les es imposible desembarcar y se conservan solo dueños del Arsenal de Cavite, prestándoles toda clase de recursos los sinvergüenzas de los naturales, que son los que nos tienen sitiados en Manila, sin atreverse a asaltarnos porque son muy cobardes y además tienen muchas deserciones entre ellos mismos. El día que reciban refuerzos lo poseerán materialmente todo. Además aquí estamos sumidos en un desconcierto atroz, pues no hay ni un general digno de llevar ese empleo y no saben lo que mandan, pues lo hacen todos a un tiempo y todos mal.

»El combate fue muy gracioso pues entramos en fuego por nuestra parte: El *Cristina* andando ocho millas, pues hacía año y medio que no limpiaba; el *Austria* andaba doce, el *Cuba* ocho, el *Luzón* ocho, el *Duero* diez, el *Ulloa* fondeado y acoderado sin calderas y con sólo dos cañones de una banda; la *Castilla*, fondeada y acoderada, solo tiraba con los cañones de E.r pues cuando ponía la máquina en movimiento, empezaba a hacer agua, hasta el extremo de no dar las bombas para achicarla, el agua la hacía por las costuras de la obra viva y la bocina de la hélice. El *Velasco* estaba en carena, sin artillería ni calderas. El *Lezo* ídem, de ídem. [E]l *Argos* de la Comisión [Hidrográfica] no tenía cañones y el *Manila* íde[m] de ídem. Los yanquis tenían el *Olimpia* de 5.000 y

(10) Ingresó en el servicio el 9 de julio de 1881, con antigüedad en el empleo de 12 de julio de 1894. Perteneciente a la promoción 20.ª de entrada y 280.ª A de salida de la Escuela Naval Flotante, con sede en la fragata *Asturias*.

(11) Curiosamente, su tío ingresó con él y salió en la promoción siguiente (280.ª B). Nacido el 16 de julio de 1866, salió de alférez de navío el 26 de abril de 1888. Pasó a ser directivo de Tabacalera Española, S.A., en situación de supernumerario.

pico toneladas y una infinidad de cañones, 17 millas, el *Boston, Raleigh* y *Baltimore*, de 3 a 4.000 toneladas y divinamente armados, 13 a 14 millas; el *Concord* de 1.700 toneladas y la misma artillería en calibre y n.º de piezas que el *Cristina*[12]. El *Mackulot*, otro barquito de 20 millas (verdad) y bien artillado y el *Petrel* de 890 toneladas y la misma artillería que el *Cuba* y el *Luzón.* En mi concepto nuestra táctica y nuestra resolución de esperar a los americanos en Cavite, era la única que se podía aceptar; lo único que encuentro que se nos puede critica[r] es que se rompió el fuego desde muy lejos, pero no dependió de nosotros, sino de un ilustrado y heróico (*sic*)[13] oficial de artillería de una batería de tierra, que rompió el fuego a unos 7.500 a 8.000 metros, sin deberlo hacer; después de las baterías de Manila tiraron a los yanquis, también los artilleritos, y enseguida ellos a nosotros y ya rompimos el fuego a unos 32 cables [aproximadamente 6 km], a pesar de que me opuse todo lo que pude, esa es la causa de que a ellos no se les hiciesen (*sic*) casi ninguna avería, solo creo han tenido unas 50 bajas[,] entre ellos el comandante del *Olimpia* muerto [¿?], y nosotros 300, de ellas 70 muertos. Si hubiésemos esperado a que se nos acercasen a 2 ó 3.000 metros no hubiésemos escapado ni las ratas en nuestra escuadra, pero ellos hubiesen perdido 2 o 3 buques y hasta puede que hubiesen tenido que retirarse, el sobrevivir lo debemos a haber tirado de lejos, pues consumieron casi todas las municiones. Estuvimos batiéndonos desde las 5 hasta las 7$^{1/2}$; pero tiraban muy mal, nosotros peor, pero el número de ellos era tan grande que nos agobiaban, y es claro que entre tanto algunas tenían que darnos y por eso después que nos dieron ya fue el acabose, porque se atracaron y nos acribillaron, incendiándonos al *Cristina* y a *La* (*sic*) *Castilla* después de rectificar la puntería.

»Ya te daré más detalles de todo, cuando nos veamos, para que seas optimista.

»Nuestra artillería funcionó muy mal, con mucha lentitud, con pólvoras viejas, aunque se había recargado todo de nuevo, y los estopines entraban con dificultad, hubo buque, como le[s] sucedió al *Luzón* y al *Duero*, que a los diez minutos de entrar en fuego, tenían todas sus piezas desmontadas, por defecto en los montajes, en fin, la mar[¿?]. Lo mejor de todo[,] el espíritu de la marinería, por más que con la escasez de contramaestres, condestables y cabos de cañón, la organización era deficiente, pero me consta que desde hace una año, se pidió todo y oficiales, pues todos los buques entraron en combate, con la tercera parte del personal efectivo que les correspondía, esto de oficiales, que de lo demás, el que más condestables tenía era el *Cristina*, de 8 que le correspondían sólo había 2. Hubo marinero que fue tres veces a la enfermería para que lo curasen volviendo enseguida de curado a ocupar su puesto, y Comandantes, como Morgado, que dos días antes de entrar en combate hubo junta de médicos porque se estaba muriendo y sin embargo, después de herido, continuó en su puesto hasta terminar[14], no obstante hubo sus lunarcitos, pero afortunadamente los menos.

---

(12) Subrayado en el original.

(13) Ídem.

(14) Capitán de fragata don Alonso Morgado y Pita da Veiga, comandante de la *Castilla* (CF núm. 38 del Estado General de la Armada de 1898). Llegó a contralmirante y falleció en Madrid en 1925. Herido dos veces en el combate de Cavite.

»La imprevisión, la ignorancia de nuestros dignos Ministros nos reventó y supongo serán causa de la pérdida de todas nuestras colonias de aquí. El General [CA Montojo] muy bien, el solo hecho de entablar combate con fuerzas tan superiores, lo coloca a la altura de nuestros héroes antiguos y modernos pues sólo al ver avanzar a aquellos elefantes sobre nosotros se puede formar idea de su valor y abnegación y no podía rehusar combate porque sus buques no andaban. No sé como [cómo] escapamos, te lo repito, yo creo que fue porque tiraban mal pues dado el número de disparos y su inmensa superioridad sobre nosotros, a los 1 minutos de roto el fuego no debieron quedar ni rastros nuestros. Se nos ha criticado mucho pero son los envidiosos; la gloria nadie nos la puede quitar y mucho menos los del Cuerpo que saben, o deben saber los recursos con que contábamos, que eran nulos; no había torpedos, ni embarcaciones rápidas y silenciosas para armarlas con torpedos, en 10 días se improvisaron en la boca baterías con cañones de los buques que no se podían mover y de los viejos que había en el Arsenal, estas baterías fueron la admiración de los mismos americanos, por el ímprobo trabajo que representaban, pero desgraciadamente los primeros disparos quedaban inútiles por la falta de cimentación[,] y como eran cañones antiguos y limitado el campo de tiro y la noche muy obscura y los buques muy veloces, enseguida se salían de su radio de acción, todos los recursos se agotaron pues el Ejército no nos ayudó nada, y se puede decir que la Marina sola lo hizo todo. Fuimos a Subic creyendo allí podríamos hacer mejor defensa, pero nos encontramos sin nada hecho y que a dos baterías con cuatro cañones que estaban haciendo los Ingenieros Militares, les faltaban dos meses para terminarlas, dos días antes de la catástrofe. Luego todo el país a favor de ellos y aunque se apagaron las farolas, por medio de hogueras en las playas, tenían tan bien marcadas las enfilaciones, que fue cuestión de 10 minutos entrar a toda fuerza de máquina sin hacer caso a las baterías y sin disparar un sólo (*sic*) tiro. El objetivo de ellos era la escuadra, así es que todos los tiros iban a nosotros y después de incendiados el *Cristina* y *La Castilla*, que se trasladó la insignia al *Cuba*, sólo quedamos este[,] el *Luzón* y el *Austria*, impotentes completamente, ya contra los Yanquis, así que después de refugiarnos en el rincón de Cavite Viejo y de aguantar dos horas más de fuego que nos hacían impunemente y a cubierto de la población, hubo que echarlos todos a pique y largarnos para tierra para que ellos no nos cogiesen, después ellos incendiaron los restos. Además traían dos buenos vapores cargados con carbón, víveres, municiones y armas. No dejes de mandarme todas las noticias ciertas de Cuba, que sepas.

»Da mis recuerdos a todos y tú recibe un abrazo de tu sobrino que te quiere, Pepe

»Pd. Dime si arrastraron a Beranger y a Bermejo, pues aquí corría esa voz»[15].

---

(15) Pueden imaginarse que, en Madrid, no solamente no arrastraron a esos exministros de Marina sino que, como por entonces se decía, «la gente se fue a los toros».

ANEXO 2

Informe inédito del alférez de navío don Indalecio Núñez Quixano[16]

«Hacia principios de abril, se supo aqu[í] el estado en que se encontraban las relaciones entre nuestra nación y la americana. Las noticias recibidas no podían ser más alarmantes; la ruptura de hostilidades parecía inminente y el estado del archipiélago no podía ser menos a propósito para soportar, con algunas probabilidades de éxito, el choque que debía tener lugar con la Escuadra, que hacía bastante tiempo, tenían los americanos en el Mar de la China. Parece increíble el estado de abandono en que nuestra Patria nos dejó. A los patrióticos cablegramas de retumbantes palabras, recordando heroísmos llevados a cabo en tiempos en que las armas de fuego eran de tal condición que permitían defender las plazas con flechas y pedradas, se sucedían otros dando cuenta de la imposibilidad absoluta de mandarnos recursos con que defender el tan rico como codiciado archipiélago, que unió el inmortal Magallanes á los vastos dominios del Rey don Felipe[17]. Considérese, pues, en el aprieto en que se verían nuestras primeras autoridades, reunidas estas en Junta, se discutió el plan que había de seguirse y creo que desde el primer momento, en el ánimo de todos estaba lo inevitable del desastre. Como es natural, el primer punto que se trató fue el de defender Manila, toda vez que siendo esta la capital del archipiélago y centro de todo su comercio, el apoderarse de ella sería el primer objetivo del enemigo. Bien poco tardarían en convencerse de lo difícil que era aprestarse a una defensa, en un corto número de días, y mucho menos no contando el Ejército con ningún material adecuado al caso, sin duda y por esto, y animados de la buena fe que acompaña a todos los que llevamos el honroso botón de ancla, propuso el almirante Montojo utilizar todo el material arrumbado en el Arsenal, no sin estar plenamente convencido de que su eficacia sería, sino [si no] nula, perjudicial.

»Como ciertamente no soy yo el llamado a juzgar los hechos, me limitare únicamente a detallar las defensas establecidas, mencionando al mismo tiempo, al personal encargado de ellas, por ser en mi concepto digno de todo encomio el valor demostrado en el solo hecho de prestarse a defenderse con el material que iré describiendo.

»En la entrada de la bahía de Manila se encuentran las islas del Corregidor y Pulo Caballo, que con las costas de Bataán y de Cavite forman las dos bocas llamadas chica y grande; ya dentro de ella, se encuentra el islote llamado "El Fraile" y tanto en este como en las citadas islas y costas, se montaron las siguientes baterías:

---

(16) Transcribimos el manuscrito literalmente.
(17) Magallanes lo unió a los dominios de Carlos I; Legazpi, a los de Felipe II.

»Costa de Bataan-Boca Chica-Punta Sisima. Batería del T.N. de 1.ª clase Sr. Riquelme[18]. T.N. don Julio García[19] y un cabo de cañón; otro de mar y 30 indígenas de los destinados al trabajo de arrastre en el Arsenal. Se componía dicha batería de 3 cañones de 18 cm. transformados en 16 cm. Palliser. Estas piezas tenían tan grande el oído que no podían sujetarse en él los estopines de que se disponía [¿de hebra?]. Los montajes eran Armstrong, sin pinzote de testera, aparato de sacar y meter en batería y roletes de giro; fueron estos remplazados por cuatro planchuelas remachadas á las gualderas y destinadas a deslizarse sobre lo que por costumbre le llaman los medios puntos y que no es otra cosa que la reunión de un considerable número de viejas planchas de hierro, que unidas por [¿?] de menor dimensión y apoyadas sobre un "muestrario" de maderos, formaban lo que se llamó plataforma. Siendo la costa acantilada y no habiendo más que un desmonte en P.ta Sisima de una extensión aproximada de 10 m^2, fue necesario emplear en él la batería haciendo desde luego abstracción de los parapetos de defensa, por la imposibilidad material de procurárselos. A cuatro metros de la plataforma se encontraba un cantil de 10 m. de altura y a medio metro de él se colocó un "caprimitraja"[20] rodeado de piedras al cual se llamó polvorín sin duda por estar destinado a contener 30 granadas a las cuales no se les podían montar las espoletas de concusión ni las de concusión y tiempos, por lo cual fue necesario montarles unas de percusión Armstrong, que por carecer de falsas boquillas, hubo que atornillarlas de manera tal, que no había percusión posible. Para la puntería horizontal había que ronzar los montajes, haciéndolos girar alrededor de un cáncamo fijo en la plataforma y al cual por medio de cadenas se había[n] ligado las gualderas[21], tardándose unos 3/4 de hora en pasar de su máxima posición izquierda a su máxima posición derecha. El alcance, casi tocando el cascabel con la telera[22] de contera, era de unos 15 cables[23] y esta batería había de cruzar sus fuegos con la del Corregidor que estaba a 90 cables.

»Costa de Bataan-Boca Chica-P.ta Lasisi. Batería del Capitán de Artillería de la Armada Sr. Rivera[24]. La constituían tres cañones de bronce lisos y de 16 cm. sistema Rivera, rayados y transformados por Hontoria. Montajes, artifi-

---

(18) Don Juan Pablo Riquelme y Lomón, comandante de la estación naval de Corregidor a 1 de enero de 1898.

(19) Don Julio García y Villar, ídem del *Don Juan de Austria* en la misma fecha.

(20) No hemos encontrado significado alguno a este vocablo. Debe de tratarse de algún término del argot filipino de la época.

(21) Cada uno de los tablones verticales y laterales de las cureñas antiguas, sobre los que descansaban y giraban los muñones del cañón.

(22) Telerón. Pieza fuerte de madera cuyo plano se coloca oblicuamente a la vertical entre las gualderas de la cureña.

(23) Un cable español vale 120 brazas españolas, es decir 200,628 metros. Un cable inglés, llamado *cable length*, puede valer: 1) ordinariamente, 100 brazas inglesas (182,88 m); 2) en la Marina estadounidense, 120 brazas inglesas (219,456 m); 3) en la Marina británica, 608 pies (185,3184 metros).

(24) Don Alejandro Rivera y Álvarez de Canedo, ramo de artillería del arsenal de Cavite.

cios, defensas y alcances perfectamente iguales a la anterior. También esta batería había de cruzar sus fuegos con la que en el Corregidor había montado el TN de 1.ª Sr. Miranda[25] y el TN Sr. San Juan[26], y que [se] componía de tres cañones de avancarga Armstrong de 250 Lbs. que por no poderse ronzar sus montajes, hubo que montarlos en abanico, para que uno mirase a P.ta Lasisi y otros a la Sisima; su alcance era menor que el de las anteriores y las tres baterías eran la única defensa de la Boca Chica.

»Boca Grande-Punta Restinga. Batería del T. de N. Sr. Rodríguez Castro[27], era esta idéntica a la de la Punta Sisima solo que mucho más desfogonados los cañones, por lo cual, para hacer fuego, fue preciso cebarlos con pólvora y darles fuego con un tizón.

»Pulo Caballo-Batería del C.F. Sr. Menacho[28] y A.N. Sr. Ojeda[29]. Tres cañones de 12 cm. Krupp procedentes del crucero *Velasco*.

»Islote del Fraile-Batería del T.N. de 1.ª clase Sr. Benavente[30] y A.N. Sr. Martínez Boóm (*sic*)[31]. Tres cañones de 12 cm. M.º G. Hontoria, procedían dos del *General Lezo* y uno del *Ulloa* que quedó inútil al primer disparo. Por ser el islote de roca viva, no fue posible hacerle, por medio de la dinamita, plataforma, por lo cual se mandaron de 3 a 4.000 adoquines con los que se construyó. Además de carecer, como todas las anteriores, de defensas de tierra, carecían de agua.

»Las tres últimas baterías en unión de las defensas submarinas, habían de cerrar la Boca Grande.

Como en absoluto carecíamos de torpedos (por estar destinados á Subic[32] los que había) y la premura con que habían de instalarse no permitía el construirlos, se optó por fondear las cabezas de combate de los torpedos automóviles de los buques agrupándolas antes de tres en tres alrededor de un flotador y formándose así 12 buñuelos torpederos que fueron fondeados de 300 en 300 mts. y en una profundidad de 45 mts. por lo cual y teniendo en cuenta las corrientes que en dicha canal existen, creo que bien pronto desaparecieron de donde fueron fondeadas ¡Tales eran las defensas que los americanos habían de forzar para entrar en Manila!

---

(25) Por RO de 04/01/98 se le nombró comandante de la estación naval de la isla del Corregidor, en relevo del TN de 1.ª clase don Juan Pablo Riquelme. Debió de llegar allí en febrero de 1898. Futuro ministro de Marina. Véase ANTÓN VISCASILLAS.

(26) Don Teodomiro San Juan y Domínguez, el 01/01/1898, comandante de Marina de Ilo-Ilo.

(27) Don Luis Rodríguez y Castro, comandante del crucero *Castilla.*

(28) Don Eduardo Menacho y Tourné, comandante del crucero *Velasco.*

(29) Don Fernando Pérez Ojeda, del buque hidrógrafo *Argos*.

(30) Don Rafael Benavente y Carriles, comandante del crucero *General Lezo*.

(31) Don Félix Martínez Boom, el 01/01/1898 estaba embarcado en el *General Lezo*.

(32) La base naval que debería haber reemplazado a Cavite y aún no estaba lista al declarase la guerra, por lo cual Montojo, tras reconocer el estado de defensa, decidió regresar a Cavite. Hoy en día es la U.S. Navy Base Subic Bay. Por entonces llamaban «torpedos» a lo que hoy llamamos minas, llamándose los de carrera «torpedos automóviles».

»Dentro de la bahía se hallaban establecidas, una batería[33] de 15 cm. Ordóñez en Punta Sangley; un cañón de 12 cm. del *Ulloa*, en el taller de mixtos de Cañacao; dos piezas de 24 cm. de la Comisión reformadora, modelo 35, y otras dos semejantes en el Camino Cubierto. A estas piezas fue necesario transformarles el montaje para que pudiesen tirar a 8.000 mts., pues con su primitivo sistem[a] solo podían tirar a 5.000. Además existían dos baterías de obuses de avancarga de 21 cm. y respetable ancianidad y otras baterías de cañones de bronce, lisos unos y rayados los otros, pero todos de avancarga y más propios para hacer estatuas que para defenderse. Nada más teníamos y como bien claramente se ve, el enemigo pudo bombardearnos desde 8.000 mts. sin que le pudiésemos causar el menor daño.

»Mientras el personal destinado a ell[o] se ocupaba de montar las famosas defensas, reunió el Almirante á los más caracterizados Jefes de la Marina, con el objeto de discutir el plan de combate. No fueron pocos los que idearon seguir aquí la conducta de los marinos rusos en Sebastopol, pero ¿qué tiempo había para construir las baterías? ¿Donde se encontraba el material necesario? Preguntas eran estas difíciles de contestar y que afortunadamente hicieron desechar este plan, porque si después de batirnos se nos tachó de cobardes ¿que hubiese sido, si como el sentido común dicta, hubiésemos abandonado los buques? Por otra parte, el esconder los buques en los distintos puertos del archipiélago, además que para nuestro ilustrado vulgo sería una cobardía, ofrecía la dificultad de no estar los buques con velocidad ni radio de acción que les permitiese prolongar mucho el escondite y la de no haber depósitos de carbón suficientes para estar mucho tiempo con el peligroso juego, así que no me equivocaré mucho, creyendo que este plan no daría otro resultado que el que nos fuesen cazando uno por uno y quizás se hubiesen apoderado de nuestros buques, con lo cual iban divertidos. No queda pues otro plan que el hacerse fuerte en un punto; conocedores todos de lo poco o nada que podía esperarse de las defensas de Manila, teniendo en cuanta las magníficas condiciones que tanto para defenderla como estratégicas reunía el puerto de Olangopó[34] [Subic]; se decidió por unanimidad que nuestros buques se refugiasen en él, combinándose con las autoridades del Ejército para que se montasen en la Isla Grande dos baterías de a dos cañones Ordoñez de 15 cm. que de haber podido montarse, hubiesen dado excelente resultado. Al mismo tiempo se comunicaba a

(33) Nota del autor del informe: «Esta batería empezada en tiempos del conflicto de Las Carolinas, estaba terminada, fue proyectada para 2 cañones de 30,5cm. que no llegaron a mandarse al Archipiélago, y otros 2 de 15 cm. cuya misión no era otra que defender los flancos, estando emplazados en dirección E el uno, y O el otro, por lo cual, no batían el espacio destinado a ser batido por los de 30,5 y venían a formar dos baterías e lugar de una, siendo útil una nada más, pues la ora solo podría utilizarse cuando el enemigo cometiese la imprudencia de ponerse delante».

(34) Según Camilo de Arana, es Olangopó. *Derrotero del archipiélago filipino*, Dirección de Hidrografía, Madrid, 1879.

todos los buques del Apostadero que a la mayor urgencia se reconcentrasen en Manila.

»El puerto de Olangopó [Subic] es de bastante extensión, a su entrada se encuentra la Isla Grande [o Pulo Malaqui], que con la costa forma las dos bocas que dan acceso a él. El plan de defensa era establecer las dos baterías de 15 cm. en la Isla Grande; una mirando hacia fuera y la otra dominando la Boca Grande, esta además se defendería con una red de torpedos eléctricos y mecánicos y en cuanto a la Boca Chica, había de cerrarse. Como ya dije se encargó al Ejercito de montar las dos baterías, por nuestra parte se procedió a sumergir el viejo transporte *San Quintín* y dos bergantines para que en unión de dos balsas, hechas con la arboladura de los buques, cerrasen la Boca Chica, lo cual no se logró por falta de elementos siendo necesario dejar una canal de insuficiente ancho para que pasasen por ella los buques de mayor porte que se conocen. Para fondear los torpedos eléctricos en la Boca Grande hubo antes que salvar ligerísimo obstáculo[35] [subrayado en el original] y que no eran [era] otros [otro] que la falta de cebos, espoletas, porta cebos, cables y cargas; es decir que no había más que envueltas, por lo cual nos vimos en la precisión de utilizar un cable que nos vendió un vapor que estaba tendiendo el de Bisayas, y unos porta cebos y espoletas elaborados en el Arsenal que adolecían de todos los defectos [de] que suelen adolecer los objetos que por primer vez construye un personal que jamás se había dedicado a semejantes construcciones; las cargas eran de pólvora rompedora que puede presumirse el resultado que habían de dar.

»Los días fueron pasando y ya estaban casi todos los buques reunidos en Manila, cuando llegamos con el nuestro [*Don Juan de Austria*] recibimos, apenas fondeamos, ordenes urgentes de alistarnos para entrar en combate, por lo cual se procedió inmediatamente a desarbolar y demás operaciones consiguientes. El 25 de abril a las 10^h 45^m de la noche levó la Escuadra del fondeadero de Manila, compuesta por los C.ros *Cristina, Austria, Luzón* y *Duero.* El C.º *Castilla* convoyado por el *Cuba*, había salido para Subic en la mañana del 24. Puestos los buques en marcha y en línea de marcación, nos dirigimos hacia afuera, desembocando la canal de Boca Chica a las 2 de la madrugada del 26 y haciendo enseguida rumbo a Subic, nos encontramos en la boca del puerto a 6^h 30^m, fondeando en Olangopó a 7^h 30^m, y dejando a la elección de los Srs. Comandantes la elección de fondeadero. En este puerto nos encontramos fondeado al *Cuba* y varado en la playa del Arsenal al C.ro *Castilla*, al cual durante su viaje se le había declarado una vía de agua por la bocina del eje de popa y que no pudiendo ser dominada por las bombas de abordo (*sic*), dio lugar a que el buque tomase el fondeadero yéndose a pique y como quiera que el agua llegaba a los hornos de las calderas hubo necesidad de varar el buque, para proceder a su reparación. En la dársena del Arsenal se encontraban el transporte *Manila*, el cañonero en construcción *Mindanao*, que hacía de polvorín flotante[,] y el vapor de

(35) Subrayado en el original.

la Trasatlántica *Mindanao*. Sin duda con el objeto de que descansaran las dotaciones, hizo la capitana las señales oportunas para que se estableciera el servicio de puerto, pero si era ese su objeto no lo consiguió pues fue necesario emplear una parte de la gente en conducir al Arsenal la maniobra y velamen de los buques; otros fueron a las órdenes del oficial torpedista del *Cristina*, para que en unión del Arsenal y los obreros de los buques, establecieran la red de torpedos y el resto se empleó en las faenas del buque. Por la tarde se consiguió dominar el agua de la *Castilla* quedando el buque imposibilitado de hacer uso de su máquina. En la amanecida del 28, salió para Manila el *Duero* con el objeto de recoger los aljibes, pólvora y dinamita que nos había ofrecido las "Obras del Puerto" para la defensa de torpedos. A las 9 de la mañana del 27 salió la escuadra de Olangopó con objeto de tomar el fondeadero N de la I.ª Grande, quedándonos con el *Austria* para sacar y dar remolque a la *Castilla*, hasta el mismo fondeadero. A las 3 de la tarde salió el correo *Mindanao* para Manila a fin de terminar su descarga. A las 5 llegamos con la *Castilla* que quedó fondeada N/S con la Punta NO de I.ª Grande en donde debía acoderarse p.r servir d. batería flotante. Nosotros pasamos a fondear en Boca Chica por ser este el punto que nos tocó defender y quedando el *Cristina* libre para dirigirse a donde fuese más necesario y *Cuba, Luzón* y *Duero* para defender la Boca Grande. En este mismo día y poco después de haber fondeado el *Cristina* se presentaron a bordo el Sr. comandante de Ingenieros encargado de dirigir la construcción de las baterías y el teniente de Artillería jefe de las mismas; estos Srs. hicieron presente a S.E. que a causa de no haberles enviado desde Manila ninguno de los recursos prometidos, estaban tan atrasadas las baterías, que faltaban unos 19 días para que quedase instalada la primera pieza y que después sería necesario un mes más, para montar las restantes. En el ínterin se ocuparon las dotaciones en la construcción de las balsas y en unir por medio de las cadenas de coder[a] los masteleros y vergas necesarios para poner un obstáculo en Boca Grande pues era tan escaso el número de torpedos que había, y tan problemática su eficacia, que para nada se podía contar con ellos. A las 7^h 30^m salió de ronda el *Luzón* con orden de cruzar a 20´ de la costa y llevando un código de señales por medio del cual se entendería con un semáforo que se estableció en lo más alto de I.ª Grande. A las 8 se estableció el servicio de mar y supimos que había quedado listo un torpedo.

»El 28 por la mañana se terminó de acoderar la *Castilla* y llegaron de Manila el *Duero* y el *Leyte*, conduciendo parte de los aljibes y pólvora prometidas recibiendo orden el *Leyte* de agregarse enseguida a los trabajos de torpedos, con lo cual se consiguió dejar fondeados cinco y otros cinco en las lanchas del *Cristina* y *Castilla* dispuestos a ser fondeados en la madrugada siguiente. A las 7^h 30^m, salió de ronda el *Cuba* con las mismas instrucciones que el *Luzón*, quedando el resto en el fondeadero y siendo objeto de la conversación en las cámaras de oficiales las probabilidades de éxito que tendría en el combate que íbamos a sostener contra los americanos y sus

aliados el fuego, el agua, los tiburones y los insurrectos. Siendo las 8h 30m cuando se vio en la capitana la señal para que acudiesen a ella los Srs. Comandantes de los buques. No dejó de extrañarnos semejante medida y bien pronto supimos que se había recibido un telegrama del S. Cónsul en Hong Kong anunciando que la escuadra enemiga había salido de Miso Bay y que según sus noticias se dirigía a Subic. En la reunión de Comandantes hizo presente el Almirante el estado de defensa del puerto y viendo todos que si malas eran las de Manila, peores eran las de Subic, se decidieron por esperar el combate en Cavite y a este fin se hicieron las señales oportunas para que se avivaran los fuegos; fuesen el *Austria* y *Leyte* a Manila y llevasen de allí a Cavite todos los gánguiles y barcazas que se pudiesen llenar de arena y al *Manila* que recogiese todo el ganado que para manutención de la Escuadra se hallaba en Olangopó. Todos los buques citados nos pusimos en movimiento entre 9 y 11, quedando por lo tanto en el fondeadero el *Cristina*, que había de remolcar hasta Manila al *Castilla* y el *Luzón* y *Duero* que seguirían sus aguas. Dada la eslora, calado y condiciones de gobierno del *Cristina* así como lo estrecho de la canal en que había de maniobrar para sacar al *Castilla*, es fácil darse cuenta de lo difícil que era llevar a cabo dicha operación, tanto es así que hubo de suspenderse por correr gran riesgo de quedar varado en las primeras tentativas, pues se vio obligado a pasar tan cerca de tierra, que tocó en uno de sus pantoques sin que afortunadamente tuviese consecuencias; en vista de esto se dio orden al *Luzón* de emprender la maniobra sirviéndole como auxiliar el *Duero* y saliendo fuera el *Cristina* para no entorpecer los movimientos. Viendo el almirante lo inútil de los esfuerzos hechos por el *Luzón* y *Duero*, se le ordenó a aquel que tomase el remolque y lo condujese a Manila, al C.º *Mindanao*; al *Cuba*, que llegaba en aquel momento, se le ordenó conducir las lanchas con los cinco torpedos y al *Manila* que puesto que tenía más fuerza y era más manejable, se encargase del *Castilla.* A las 11 de la m.ª del día 29, salió la escuadra de remolcadores para Cavite en donde fondearon a las 6h 30m, el *Cristina, Luzón* y *Cuba*, y a las dos de la madrugada del 30 el *Castilla* y el *Manila.* En todo el día del 30 nos ocupamos de los últimos detalles y acoderarnos en las posiciones que previament[e] había señalado el Almirante y que eran las siguientes[:] C.ro *Ulloa* como batería flotante para utilizar sus dos cañones de E.r N/S con la batería de P.ta Sangley y con la proa hacia ella; el *Austria* en la enfilación del *Ulloa* y Batería. *Castilla* por fuera del *Austria*, fondeado y acoderado con la proa al SE, seguíale el *Cristina* con la proa al E y por sus amuras y través el *Cuba, Luzón* y *Duero*. En la ensenada de Cavite Viejo, fuera de la zona de fuegos se encontraban los cruceros *Velasco, Lezo* y el cañonero *Mindanao*, transporte *Manila* y vapor de la Comisión Hidrográfica *Argos*, que como se sabe fueron echados a pique e inundados todos menos el *Manila.* El correo *Mindanao* se fondeó en "Las Piñas" donde fue cañoneado e incendiado por los C.ros *Petrel* y *Mac-Coulloch*. De esta manera quedamos los buques en disposición de no estorbarse los unos a los otros, ni impedir los fuegos de la Plaza. Por fuera de los buques que no tenían sus movimientos propios, se

fondearon los gánguiles y las barcazas llenas de arena para que el enemigo no pudiese utilizar sus torpedos. Al anochecer se estableció con los botes de vapor, el servicio de rondas, haciéndose por la Capitana las señales convenientes para que quedaran los buques que tenían útil su máquina listos a largar las amarras a la primera señal y que los fuegos estuvieran retirados para un cuarto de hora. A los timoneles se les ordenó hacer el servicio de topes con la mayor vigilancia y que se retiraran a descansar a los trozos de media y alba, quedando el de prima destruyendo todo el maderamen que fuese posible. A las 8 se supo por un telegrama que el enemigo estaba en Subic. A las $11^{h}30^{m}$, otro, nos decía que las baterías de la boca habían roto el fuego, durando el cañoneo hasta las 3 [de la mañana del 1 de mayo]. A las 2 vino abordo (*sic*) un ayudante de S.E. que estuvo comunicando con el Sr. Comt.^{e}, y poco después llegó el Sr. Jefe de E.ºM.^{r} que ordenó fuese suprimida la ronda y conducidos a tierra los caudales y documentación del buque. A las $3^{h}30^{m}$ señales generales nos indican que se levantase presión y a las 4^{h} se tocó zafarrancho de combate disponiendo se pusiese corriente todo el servicio de pañoles y sangre, y permitiendo a las dotaciones que se sentasen en sus puestos. Amaneció el día de muy buen cariz, cielo con celajerías sueltas, horizontes calimosos y viento y mar en calma. A las $4^{h}45^{m}$ se avistó la Escuadra enemiga por lo que se pidió autorización para romper el fuego en el momento oportuno, contestándonos la Capitana que lo hiciésemos cuando lo creyésemos conveniente. Bien poco después se distinguió perfectamente la Escuadra enemiga que en orden de línea de marcación se dirigía al centro de la bahía, á la Capital, trayendo rumbo del O y formando cabeza los buques *Olympia* (insignia del Comodoro), *Baltimore, Boston, Raleigh* y a su retaguardia el crucero *Petrel* y el *Mac Coulloch*, quedando fondeados a gran distancia dos vapores mercantes con bandera americana. A las $5^{h}00^{m}$ rompió fuego la batería de Punta Sangley poco después le siguieron las baterías de Manila y casi inmediatamente el *Austria*, Escuadra americana y restos de la española. A las 9^{h} 15^{m} se hizo por la Capitana la señal de "seguir mis aguas sujetándose a las instrucciones recibidas", haciéndolo el *Cristina, Cuba, Luzón* y *Duero* y no pudiendo seguirles el *Austria* por tener fuego en las carboneras y avería en la máquina a consecuencia de una granada que explotó en ella. La Escuadra enemiga inició un movimiento envolvente haciendo un cambio de línea, acortando la distancia y dirigiendo la mayoría de sus fuegos al *Austria* y *Castilla*. Nuestros buques maniobraban en forma conveniente a fin de impedir el movimiento envolvente lo cual se consiguió replegándose sobre Bacoor y dejando por lo tanto al enemig[o] sin espacio suficiente para desarrollar su plan. A los pocos momentos de roto el fuego, una granada dejó fuera de combate a muchos de los sirvientes de la batería de 12 cm. contándose entre ellos su jefe T. de N. Diaz Zuazo[36], que fue relevado

(36) Don José Díaz Zuazo, núm. 85 del EGA de 1898. Como resultado de las graves heridas recibidas en el combate, pasó al Cuerpo de Inválidos en 1914 (DO Ministerio de Marina 07/04/1914)

por el A. de N. Rueda[37] que recibió poco después una contusión en la espalda, a consecuencia de una astilla, caída de la arboladura. Casi simultáneamente cayeron dos granadas, una a proa que mutiló horriblemente a seis hombres y otra en la Cámara de Oficiales, habilitada de enfermería que hirió gravemente al Médico[38] y a muchos de los hombres que allí habían sido conducidos. 40 minutos de fuego llevábamos cuando vimos salir grandes columnas de llamas y humos de los cruceros *Castilla* y *Cristina*, a este una granada le había roto el calcés del mesana, viniéndose abajo el pico y mastelerillo con la bandera e insignia, sustituyéndose inmediatamente la primer[a] por otra en el palo trinquete. A medida que el enemigo iba estrechando las distancias y afinando sus punterías, la artillería de tiro rápido nos acribillaba causándonos bastantes bajas y destruyendo cuanto encontraban a su paso. Una granada de mediano calibre se llevó la caseta de derrota; aparato de timón y bitácora del puente bajo y otra reventando en la maquina (*sic*) destruyó los tecles, candeleros, pasamanos y servomotor para cambio de mando [gobierno]. El fuego de *Castilla* y *Cristina* iba siendo cada vez mayor y se notó que empezaba a quemarse el *Ulloa*. No tardamos mucho en ver que se abandonaba el *Cristina* y se izaba la insignia en el *Cuba*. Media hora después explotó y se fue a pique el *Cristina* y ardían completamente el *Castilla* y *Ulloa.* En este estado de cosas, se nos ordenó atracar al *Castilla* para recoger los restos de su diezmadísima dotación y que luego, en unión del *Cuba, Lezo* y *Duero* nos refugiásemos en la ensenada de Cavite donde habíamos de resistir hasta el último extremo y con orden terminante de no abandonar el buque hasta que se fuese a pique, lo cual ya le estaba sucediendo al *Austria* a consecuencia de los rumbos que los proyectiles enemigos habían abierto en su línea de flotación. Serían las 8^{h} 10^{m} cuando cesó el fuego yéndose la Escuadra enemiga hacia los vapores fondeados y sin duda alguna con el objeto de repostarse de municiones, llevándose a remolque a uno de sus cruceros, que al parecer llevaba averías. Creídos de que el enemigo, satisfecho de su hazaña, no volvería, nos dedicamos a enviar a tierra a los heridos y en esta operación nos cogió el oficial del E.ºM.ºr, que de orden de S.E. venía a decirnos que volviésemos a ver de [¿?] al enemigo. Poco después llegó este, atacando fuertemente a los cuatro buques, batería de P.ta Sangley, que bizarramente se defendía con un sólo cañón, lo mismo que el capitán de A.ª de la Armada[39] encargado del taller de mixtos, y al Arsenal. Al poco tiempo fue necesario abandonar los buques que se iban a pique, tirando antes los cierres de los cañones de 12 cm. e inutilizando la artillería de tiro rápido. El abandono se [h]izo bajo el fuego enemigo y en

(37) Don Juan González Rueda, núm. 86 del EGA de 1898.

(38) A 1 de enero de 1898, y desde el 4 de febrero de 1895, lo era el médico 1.º don Luis Vidal y Teruel.

(39) A 1 de enero de 1898, había dos capitanes destinados en Filipinas: don Manuel Linares y Villalba, núm. 1 de la clase en ese día, que llevaba allí desde 07/02/1896, destinado en el ramo de artillería del arsenal de Cavite, y el núm. 18, don Alejando Rivera y Álvarez de Canero, destinado desde 24/08/1895 como auxiliar del anterior (EGA 1898, p. 494).

esta operación estábamos cuando vimos la bandera de parlamento izada en la machina del Arsenal. Enseguida suspendió el fuego el enemigo, destacándose el *Petrel* con los comisionados para pactar con el Comandante General del Arsenal. En este, las granadas enemigas habían producido bastantes bajas entre la gente procedente de los buques abandonados y que se habían refugiado en los almacenes; en vista de esto y de la imposibilidad absoluta de defenderse allí, donde ni un cañón había, se habían decidido a izar la bandera de parlamento a la vista de la cual, ya dije que se suspendió el fuego enemigo. Reunieronse (*sic*) en el despacho del G.ral del Arsenal los tres comisionados americanos y el G.ral Sostoa[40] con varios jefes y oficiales; nada podría decir de lo que allí se trató, al exterior solo llegaron rumores de que el Arsenal se entregaba y que era necesario evacuarlo en un corto espacio de tiempo. En estos tránsitos y ocupados en recoger de los almacenes todo cuanto pudiera transportarse, pasó el día y al anochecer recibimos orden de presentarnos al Sr. Jefe del E.ºM.r con el objeto de que nos diera un destino para el batallón que con los supervivientes del desastre había de formarse. Dada la actividad desplegada por su Sr. Jefe, así como por el personal a sus órdenes, no es de extrañar que a las 8 quedara organizado el batallón y una vez pasadas las listas, salimos a la Plaza en donde el Sr. Gobernador había de darnos alojamiento, disponiéndose pasásemos la noche en las bóvedas de la muralla. A la mañana del siguiente día recibimos órdenes urgentes urgentísimas [*sic*] para que abandonásemos la Plaza. A las 10h salimos de ella, conduciendo armas, caudales y alguna que otra impedimenta. Como es natural no se habló en el camino de otra cosa que de los detalles del combate, relatar aquí uno por uno sería tarea interminable, tendría que detallar uno por uno y aún [aun] cuando así lo hiciese no con ello conseguiría dejar a la altura que se merecen las innegables pruebas de abnegación y heroísmo dio en aquel memorable dí[a] la Marina de Guerra Española. Como mi objeto es únicamente el relatar los hechos tal como ocurrieron, me limitaré a dar la relación que entonces saqué de lo ocurrido en el *Cristina* y con ligeras variaciones puedan formarse por ella una idea de lo acontecido en los demás buques. Informé as[í] al oficial que me relató los hechos. A los 3/4 de hora aproximadamente de haberse roto el fuego, una descarga de artillería de tiro rápido nos desalojó completamente la batería de 57 mm y 42 del castillo; destrozó el palo trinquete y dejó muy mal herida [malherida] a la gente del timón; gracias a la oportunísima medida de sacar de abordo (*sic*) los torpedos, no voló en aquel momento el buque, pues la cámara de proa fue casi deshecha lo mismo que los maleteros del sollado en donde se produjo un incendio que fue fácilmente sofocado. Como la distancia de los

(40) Capitán de navío de 1. ª clase don Enrique Sostoa y Ordóñez, jefe del arsenal de Cavite y 2.º jefe del apostadero de Filipinas (núm. 14 EGA 1898). Posesión, 02/10/1897. Procesado y absuelto, su defensa está publicada (MADARIAGA Y SUÁREZ, Juan de [conde de Torre-Vélez], capitán de Infantería de Marina [R]:*Defensa del Excm.º Sr. Don Enrique Sostoa y Ordóñez*. Madrid, 1899).

buques combatientes era cada vez más corta hacía verdaderamente imposible el tener alojadas las baterías [para] llevar a cabo el servicio de municiones que como es sabido se hacía al aire libre, siendo verdaderamente notable el comportamiento de la gente pues apenas caían unos sirvientes les sustituían otros que bien pronto eran desplazados por unos terceros, animados del mismo entusiasmo que sus heroicos antecesores. Milagroso fue que se salvase S.E. y E.M. que se encontraban en el puente alto, pues a juzgar por los boquetes abiertos en las chimeneas, allí iba dirigida la mayoría de la descarga. Cuando más nutrido era el fuego, una granada de mediano calibre reventó en la cámara del servomotor del timón destrozándolo y dando con ello lugar a que se inundasen de vapor las cámaras y enfermería; a fin de evitar este inconveniente, se incomunicó la maquina y se empezó a preparar la caña de respeto. Otra granada explotó en la cámara de oficiales habilitada de enfermería, matando a varios heridos, practicantes y enfermeros y dejando fuera de combate a la mayoría del personal sanitario; al mismo tiempo que esto sucedía, tronzó, otra granada, el calcés de mesana, viniéndose abajo la insignia y bandera, que fue sustituida por la del tope trinquete y simultáneamente con la caída del pabellón, reventó un granada en el pañol de municiones y mixtos de popa, produciendo un incendio con tal cantidad de humo que impidió seguir engranando la rueda de mano, teniendo que quedar el buque sin gobierno y con toda la caña a E.r Siendo ya imposible dominar el incendio y empezando ya a explotar la cartuchería, se dio la orden de inundar los citados pañoles con lo cual pudieron contenerse las explosiones. En el centro varias granadas de tiro rápido atravesaron las chimeneas y una de grueso calibre atravesó los guardacalores por cerca de las cocinas y dejó fuera de combate a un condestable y doce hombres de los cañones de 16 cm. Al mismo tiempo se reventó otra en el cañón de 16 de proa, dejándolo inútil y sin sirvientes. Mientras el fuego de popa aumentaba, amenazando devorar todo el alcázar, se volvió a prender fuego a proa, por una granada que atravesando el costado vino a reventar en la despensa. En vista de eso, estar el buque sin gobierno y fuera de combate más de la dotación, contándose entre ellos el médico, capellán, contador y la mayoría de los oficiales de guerra, se decidió inundar el buque abandonándolo antes de que ocurriese la explosión y trasladando la insignia al *Cuba.* El abandono ante el fuego enemigo se llevó a cabo en muy poco tiempo, auxiliándose de las embarcaciones menores de abordo [*sic*] y del *Cuba*, y de las lanchas del Arsenal, que muy oportunamente concurrieron al ver las grandes proporciones que tomaba el incendio. Entonces en esta operación, una granada de tiro rápido hizo reventar una de 16 cm. que había en cubierta y esta fue la que mató al Sr. Comandante, al capitán de artillería graduado, a un alférez de fragata y a varios marineros. Media hora después se sumergió el buque a consecuencia de la explosión.

»La marcha del batallón continuó sin novedad hasta Imus en donde se le dio descanso a la gente. Aquí se nos unieron varias familias de Cavite para ir bajo nuestra protección hasta Manila. Llenos de orgullo por nuestro

comportamiento, llegamos a la Capital en la mañana del 4; nuestra decepción al notar el recibimiento que se nos hacía no pudo ser más grande. Ni siquiera la Cruz Roja fue a recibir a los heridos; las tiendas del camino se negaban a dar agua si antes no se pagaba. Bien poco tardamos en enterarnos del pago que nos daban aquellos por quienes nos habíamos batido y digo esto porque los que se dieron prisa en atacarnos y juzgar nuestro comportamiento, fueron los mismos que tanto se apresuraron a chillar cuando se dijo que el combate iba a ser en Manila y basta, aunque esto se diga, para que se comprenda que se trata de la gente que tenía algo que perder. Para que se vea el patriotismo de nuestros caritativos paisanos diré que habiendo entrado cuatro heridos en un restaurante a tomar una taza de caldo, el dueño se negó a darlo si antes no se le abonaba medio peso por cabeza, el resto de los comercios se veían adornados con horrorísimos [*sic*] carteles en los que se leía "No se fía", "No se admiten vales". Imagínese el lector la situación en que nos encontramos cuatrocientos o quinientos hombres, casi desnudos, y sin más dinero que aquel que buenamente consiguiesen los que tenían en la Plaza parientes o buenos amigos. Para honra de los Srs. socios del Casino Español debo confirmar aquí que fue el primero en acudir en socorro de las víctimas y que no sólo se distinguió entonces sino después, que además de contribuir con casi la totalidad de lo recaudado para los heridos, le[s] regaló á estos cantidades en metálico y piernas y brazos de goma a los que habían perdido los suyos en combate. Por si los carteles anteriormente citados no hubiesen sido bastante, se subió el precio de los artículos más necesarios y, en la imposibilidad de adquirirlos, nos vimos precisados a recluirnos en la gallera de Sampaloc que fue el alojamiento que se nos designó. Estaba esta gallera en una isla que surgía de un mar de fango; en el horizonte solo se distinguían los circundados zacatales [pastizales] del barrio, careciendo como carecimos de sitio donde lavar los enseres del rancho, fue necesario habilitar de fregadero un charco próximo cuya agua se corrompió muy pronto, produciendo una peste insoportable. Gracias a la incansable actividad de nuestro E.ºM.º y de nuestros Jefes del batallón se nos pudo dar a cada uno un traje de soldado, con lo cual pudimos salir a la calle. El batallón de línea n.º 69 nos envió un regalo consistente en tabaco y cigarrillos que llegaron como caídos del cielo. De las conversaciones que con nuestros amigos tuvimos, pudimos deducir el calumnioso e infame concepto que de nosotros se tenía. Decían, sin que nadie diese la cara, que la Escuadra enemiga nos había sorprendido durmiendo a unos y bailando a otros; que todos los oficiales nos habíamos escondido y que venía a confirmar este aserto el que no había resultado ninguno muerto. Nadie al decirlo y sin duda por no poner en claro su absoluto desconocimiento de los buques combatientes, tuvo en cuenta que en cualquier sitio donde uno se escondiese, estaría en mayor peligro que al aire libre; por otra parte, lo más general es que la gente no combata sin sus oficiales a la cabeza y, por último, para no insistir más en tan disparatada como calumniosa habladuría, diré que siendo entre clases, marineros y soldados, mil ciento diez y seis hombres, tuvimos entre muertos

y heridos, contando los habidos en el Arsenal, 274 bajas y siendo los oficiales, desde el almirante hasta el último alférez de navío, 58, tuvimos 20 bajas de lo cual resultan para los primeros un 24% y para los segundos un 37%, ahora bien si los heridos no murieron ¿tuvieron ellos la culpa? Solamente a gente sin sentido se le ocurrirá valorar el valor de una Corporación por el número de bajas habidas en combate. Si en lugar de aquellos barcos hubiésemos tenido buenos acorazados, y sin tener ni una baja derrotáramos al enemigo ¿también seríamos cobardes? Llegó a tal extremo el entusiasmo por desacreditar a la Marina que se dijo que la Escuadra Española no había hecho fuego, pero no me extraña porque también se aseguró que los proyectiles de los americanos eran de barro y llenos de una sustancia que ardía rápidamente y quemaba hasta los astros. Mientras el valiente populacho se dedicaba a tacharnos de cobardes, ineptos y otras mil cualidades que no son para consignadas aquí, llegó el día del levantamiento del país. Todo el elemento civil y entre él los bizarros generales que de continuo se baten con las fichas del dominó ó los cafés con gotas, y los pundonorosos almirantes y contramaestres de muralla que lo mismo manejan una Escuadra que un cerote y una lezna, abandonaron Manila, no porque ellos temiesen el bombardeo, eso nunca, solo los marinos eran capaces de temerle, sino porque se les podrían estropear sus muebles que lo que es sus vidas nada les importaba si se sacrificaban en defensa de la dignidad Nacional. Llegó, como he dicho, el levantamiento del país y entonces fue necesario echar mano de los cobardes e ineptos que pacientemente soportaban aquel aluvión de calumnias porque, como antes dije, nadie era el autor del dicho y siempre que algo se [n]os contaba, se empezaba por hacer la salvedad de que lo habían oído a no sé quién. Seguramente no nos juzgan como el vulgo las Autoridades del Archipiélago. Iniciado el movimiento revolucionario se dieron las oportunas órdenes para que del batallón se destacase una compañía a guarnecer Binacayan; otra a Caloocan; otra agregada al Regimiento de Artillería de Plaza; otra al de Montaña y el resto, como Infantería, a las trincheras que defendían Manila. La compañía de Binacayan después de tres días de asedio, sin víveres, municiones ni esperanza de recibirlas y rechazados en tres salidas, se vio obligada a rendirse cuando ya se habían rendido los pueblos de alrededor, pactando con el jefe insurrect[o] el que se les dejase en libertad a la orilla siguiente del Zapote, este pacto no se cumplió a pesar de estar en poder de los prisioneros el acta de rendición. La Comp.ia de Artillería fue repartida entre el fuerte de San Antonio Abad, una batería ligera y otra de las que daban al mar. La gente de Montaña fue a las trincheras y el resto del Batallón a los sectores derecho e izquierdo. Mientras que los Srs. oficiales de Artillería con la caballerosidad que les distingue, hacían justo aprecio del valor y disciplina de la gente de mar y la proponían para honrosas recompensas; los amigos de la Armad[a] decían que el enemigo atacaba siempre con más fuerza por donde la Marina estaba, por considerar este el punto más débil de la línea. No tenían en cuenta los entusiastas por la Marin[a] que diciendo esto no solo no la perjudicaban, sino que a la vista de todas las

personas de criterio, aparecerían aumentadas de una manera grande, sino innumerables glorias, pues siendo todos los días atacados por fuerzas inmensamente superiores y no habiéndose roto nunca la línea, era prueba evidente de que [a] los marinos, al igual de sus hermanos los del Ejército, solo la muerte les hace abandonar el puesto cuya defensa se les asigna. Nadie pondrá en duda el heroico comportamiento que durante el sitio observaron los defensores de Manila y sin embargo no dejó de llamarme la atención el que siendo relativamente grande el número de bajas de la gente y afortunadamente muy escasas las de los oficiales, no se tachase de cobarde al Ejército, como se nos tachó a nosotros por análoga razón.

»Mientras estos sucesos se desarrollaban, llegaban aquí los periódicos de España[;] era verdaderamente notable el efecto que en nosotros producía el desconocimiento tan grande que ahí se tenía de las condiciones en que nos encontrábamos. Llegaban artículos con el pomposo título de "Manila inexpugnable" y en ellos se hacía mención de terribles obras de fortificación hijas todas de la imaginación del articulista. Se hablaba de torpedos y cañones con la misma facilidad que si se trata[r]a de toros y carreras, y por su lectura todo el mundo juzgaría que era esta una magnífica plaza militar; aparecían pues los periódicos más acreditados como si fuesen almanaque de a perro chico en los cuales siempre se copia lo del año anterior y por lo tanto siguen diciendo lo mismo que los del tiempo de Colenera [¿?], es decir que Manila era la plaza mejor defendida de Extremo Oriente. Respecto a Manila, triste es comprobar que aún aquellos periódicos llamados a evidenciar el verdadero estado de ella, contribuían a engañar al país, y por los tanto [a] hacer que los previstos desastres se les achacasen únicamente a la cobardía e ineptitud de los Marinos. Como curiosidad aún conservo en mi poder algunos semanarios ilustrados, en los cuales figuraba la Escuadra americana pintada de manera tal que más bien parecía un muestrario de una colección de juguete[s] que las fotografías de unos buques modernos; en cambio, la Marina española aparecía la mar de guerrera y en ella formaban buques que podemos dividir en varias categorías que son, la de los no utilizables, que eran todos aquellos que estaban en reparación los unos y en construcción los otros, la de los relativamente útiles, la de las calamidades marítimas; la de los que no existían, tipo corbeta *María de Molina*; y por último la de los cruceros auxiliares, que creo se llamaban así porque no solo auxilian a descarriar la oposición sino también a favorecer la derrota. Todo el mundo se creía con derecho a hablar las cuestiones de Marina, no es pues extraño los innumerables desatinos que continuamente se leen y que ponen en evidencia el desconocimiento genuinamente español, que en nuestra nación existe de lo que tanto preocupa a todas las naciones que marchan a la cabeza de la civilización.

»Entre absurdos, lectura de la prensa, y estupendas noticias inventadas por la ardiente imaginación de los políticos y generales de café, transcurrieron los días hasta el 13 de agosto. Cuando se vio venir en dirección a la Plaza la Escuadra enemiga, creo que muchos se arrepentirían de sus bravuras pasa-

das; puedo asegurar que se lo quedaron a la vista todos aquellos cuyo honor y deber les obligaba a no refugiarse en alguna bóveda sin subterráneo.

»No soy yo ciertamente el llamado a describir el derroche de valor que en aquel memorable dí[a] hicieron los defensores de la línea exterior y cuando la opinión conozca la verdad de lo ocurrido no podrá menos de arrepentirse de la incalificable ligereza con que juzgó al Ejército de Mar y Tierra que defendió Manila.

»Firmado ya el protocolo y para dejar en su lugar la verdad, se trató de averiguar los daños causados al enemigo en el combate del 1 de mayo[;] por un oficial del *Baltimore* se supo que este buque recibió una granada de 12 cm. que se cree fuese del *Cuba* o *Luzón* y que al penetrar en cubierta hizo explotar una caja de conducción de proyectiles de 57mm. causando esta explosión la baja de 6 marineros y 2 oficiales. El *Olympia* había recibido bastantes ganadas de calibre mediano y pequeño; al *Boston* se le incendió la cámara y todos los buques en general recibieron bastantes proyectiles, causándoles 88 bajas según unos y 127 según otros. Debo advertir que todos los proyectiles que se conservan a bordo de los buques americanos, son de cañones Hontoria y Krupp, y que ningún barco fue atravesado por ningún proyectil de mediano calibre. Los disparados por el enemigo fueron 1.800 de grueso y mediano calibre y una infinidad de pequeño calibre, cuyo número siento no recordar.

»El comportamiento de los americanos durante el combate, no fue otro que el que se le ocurriría observar a cualquier marina que no busque la gloria, sino los fines prácticos, es decir aprovechándose de su enorme superioridad quisieron batirnos sin perder un hombre; no me engañaré mucho afirmando que si no aceptasen el combate a distancia nos hubiesen destruido en un cuarto de hora y en cuanto alas maniobras para el mismo acto envolvente, no pudieron ser menos a propósito ni menos marineras.

»Luego de leído esto, bien claro aparece el comportamiento de la Marina de Guerra, que nuestro material fuese de las peores condiciones que se conocen no es culpa nuestra, que para nada intervenimos en el material; cúlpese pues, a nuestra infernal administración, no a un personal que en el concepto de todo el mundo civilizado, no ha hecho más que seguir la conducta trazada por inimitables compañeros, cuyos nombres figuran en todas las gloriosas páginas de la Historia de la Marina de Guerra Española.

»Transporte *General Álava* Ilo-Ilo 10 de noviembre de 1898
[*Firmado*] Indalecio Núñez Quijano»

Documento no inédito. Esta es una copia del original, enviada por el jefe del Estado Mayor, don Leopoldo Boado, a un familiar, como puede verse al final del mismo

«PARTE DE CAMPAÑA DEL *JUAN DE AUSTRIA*

»Crucero *Juan de Austria*. = Excm.º Sr. = Acoderado este buque en Punta Sangley y el *Ulloa* previa señal se tocó zafarrancho de combate y se rompió el fuego entre el enemigo en cuanto lo hizo la capitana. A las 5 y media, hecha por la insignia la señal de seguir sus movimientos, se largaron las coderas, se levó y continuamos batiéndonos sobre la máquina entre el *Ulloa* y el *Castilla*. Poco después de ponernos en movimiento, por avería de la maquina, tuve que sostener el fuego con un sólo (*sic*) cañón que tenía útil a estribor pues el otro estaba inútil desde antes del combate[,] terminando este á las 8 y cuarto por retirarse la Escuadra enemiga, intenté remolcar al *Castilla* que tenía fuego a bordo, no consiguiéndolo por estar varado me dirigí al Arsenal en seguimiento de la insignia que por p[é]rdida del *Cristina* arbolaba el *Cuba*. Durante el combate y por la línea de flotación, entró una granada en la carbonera de babor que la incendió, apagándola el fuego con el agua que entraba por el agujero practicado por el proyectil. En el Arsenal fondee (*sic*) lo más adentro que pude, según orden de V.E. Poco después de las 11, volvió el enemigo y rompió el fuego sobre el Arsenal y Cavite, a través de los cuales llegaban a nosotros; y vista la inutilidad de aguantar un fuego que no era posible contestar por la situación de los buques, y siguiendo instrucciones, se arrió la bandera y se abandonó el buque habiéndolo antes echado a pique, dándole fondo al pliego de señales reservadas é inutilizando la artillería. En el combate tuve 18 heridos cuya relación adjunto. Creo mi deber de justicia recomendar a VE por su brillante comportamiento al 2.º Comandante don Juan Ponte y de la Peña, Teniente de Navío don José Díaz Zuazo, Alférez de Navío don Juan González Rueda, el cual se encargó del mando de la batería al ser herido su comandante el teniente de Navío Díaz Zuazo. Alférez de Navío don Indalecio Núñez Quijano, el cual cooperó a remediar la avería causada en la maquina (*sic*) al pedirle auxilio el Maquinista Mayor don Ramón Alfonsín desempeñando esto con gran valor y serenidad su cometido en unión del Primer Maquinista don Victoriano Marcos, reduciendo con sumo acierto y habilidad las averías; el Contador de Fragata don Álvaro Vidigain, 2.º Médico don Manuel Ballesteros que después de herido siguió curando a los demás. Condestables habilitados Antonio Pérez Corral, Juan Núñez Montero y Juan García Navarro el primero de los cuales en unión del Cabo de Mar de 1.ª Francisco Rodríguez Vargas, Ricardo García Junqueriño, marineros de 1.ª, y los de 2.ª Pantaleón Ugaldea Laceda y José Salviejo Riedra que heridos volvieron a sus puestos sin que nadie se los (*sic*) ordenara. 2.º Contramaestre Manuel Carballido, 3.º Condestable don José López Marin. Ayudantes de Maquina (*sic*) Severino Garzón, Manuel Ruiz y Vicente Morales. Contramaestre habilitado Emiliano Becéiro (*sic*). Cabo de mar de 1.ª

Manuel Basanta, Perfecto Díaz. Marineros de 1.ª José Yrás, José Silles, Cándido Nieves, Severino Mendes, Manuel Lorenzo, marineros de 2.ª Romualdo Salarda, Eduardo Piña, Calixto Mairo. Corneta Infantería de Marina, Antonio Boch Serra, marinero corneta Silvestre Miliquez. 2.º Practicante don Guillermo Torres y Fogoneros Hilarión Afiama y Marino Adriano los que demostraron su valor a toda prueba. = Dios guarde [a] V.E. m.s A. = Cavite 1.º de Mayo de 1898.– Juan de la Concha-Excm.º Sr. Com.te G.ral de Apostadero.

Es copia

El Jefe de E.M.

(*Firmado*) Leopoldo Boado

Querido Perico, ya que se han olvidado de nosotros por ocupar la Tribuna de los supervivientes de los combates de Cuba y Cavite, te remito para que guardes este documento, como recuerdo del combate, a Pepe le mando otro que trata de él. = Tuyo af.mo = Leopoldo Boado».

ANEXO 3

Principales mandos de la Armada en los apostaderos de Cuba y Filipinas a 1 de enero de 1898 (núms. del Estado General de la Armada de 1898; fechas de nacimiento, ingreso en el servicio, antigüedad en el empleo y fecha de toma de posesión del destino)

— Núm. 3: contralmirante don Vicente de Manterola y Taxonera; 22/09/1831, 21/02/1845, 28/07/1895;
— Núm. 5: contralmirante don Patricio Montojo y Pasarón, 07/09/1839, 15.07/1852, 12/02/1896; comandante general de Filipinas, 08/01/1897;
— Núm. 6: contralmirante don Pascual Cervera y Topete, 18/02/1839, 30/06/1852, 20/02/1896; comandante general de la Escuadra de Instrucción, 30/10/1897;
— Núm. 14: capitán de navío de 1.ª clase don Enrique Sostoa Ordóñez, 26/08/42, 08/01/1855, 26/12/1896; 2.º jefe de Filipinas (comandante general del arsenal de Cavite), 02/10/1897.

Capitanes de navío (núms. del EGA de 1898)

— Núm. 3: don Luis Pastor y Landero, 2.º jefe del apostadero de La Habana;
— Núm. 4: don Pelayo Pedemonte e Ibáñez COMTEMARSº de Cuba;
— Núm. 7: José Marenco y Gualter Valiente, jefe del Estado Mayor de la comandancia general de Marina de La Habana;
— Núm. 12: Leopoldo Boado y Montes, jefe del Estado Mayor de la comandancia general de Marina de Filipinas;
— Núm. 24: don Antonio Cano y Prieto, comandante de Marina de Manila;
— Núm. 28: José Ferrer y Pérez de las Cuevas, jefe de la división naval del sur de Filipinas;
— Núm. 35: Emilio Ruiz del Árbol y Montero, Antillas eventualidades;
— Núm. 43: Julio del Río y Díaz, jefe de la comisión Marina en Subic;
— Núm. 47: Rafael Cabezas y Sarabia, jefe de la comisión hidrográfica del apostadero de Filipinas.

Bibliografía adicional

— Concas y Palau, Víctor: *Causa instruida por la destrucción de la Escuadra de Filipinas y entrega del Arsenal de Cavite. Escrito (...) de la Defensa.* Madrid, 1899.
— Estados Generales de la Armada para 1898, 1899 y 1900.

Vicealmirante y ministro Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio

EL VICEALMIRANTE Y MINISTRO RAFAEL RODRÍGUEZ DE ARIAS Y VILLAVICENCIO: UNA VIDA AL SERVICIO DE LA MARINA (1823-1892)*

Carlos PÉREZ FERNÁNDEZ-TURÉGANO
Doctor en Derecho

Resumen

En este trabajo se ha pretendido realizar un estudio exhaustivo de la vida y obra de Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, nombrado tres veces ministro de Marina en el último tercio del siglo XIX. Figura de relevancia extraordinaria, se expone toda su carrera desde que le fue concedida plaza de guardiamarina, en 1836, hasta su fallecimiento, en 1892. Casi seis décadas durante las cuales, además de su labor ministerial, sirvió a bordo de numerosos navíos y buques y ocupó también múltiples cargos en la Administración, entre ellos el de senador. Se analiza el plan de construcción naval que, aunque heredado de su antecesor en el cargo, José M.ª Beránger, fue impulsado por Rodríguez de Arias hasta su definitiva aprobación en 1887, así como su participación en el levantamiento que dio inicio al Sexenio revolucionario.

Palabras clave: ministro, senador, plan de construcción naval, reformas, Código Penal de la Marina, vicealmirante.

Abstract

In this paper, weintend to carry out an in-depth study of the life and works of Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, named Naval Minister on three

(*) La elaboración de este trabajo ha sido posible gracias a la obtención de una Ayuda a la Movilidad Investigadora CEU-Banco Santander, que permitió una estancia de investigación, durante el mes de julio de 2018, en el Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, en Viso del Marqués. En ese sentido, el autor quiere agradecer a todo el personal de este centro, y en especial al de su sala de investigación, su amabilidad y la máxima colaboración prestada en los trabajos allí desempeñados.

occasions in the final third of the 19.th century. Being a high profile figure, we have analysed his entire professional career from he time he was given the post of Naval Guard in 1836 until his death in 1892. For almost six decades, beside carrying out his ministerial duties, he also served aboard various vessels and ships and occupied many positions in the civil service, including that of senator. We analyse the naval construction plan, which although begun by his predecesor José M.ª Beránger, was continued by Rodríguez de Arias and approved definitively in 1887, as well as his participation in the uprising which triggered the "Six-year Revolution".

Keywords: minister, senator, naval construction plan, reforms, navy penal code, vice admiral.

Servicio en la mar

RAFAEL Rodríguez de Arias y Villavicencio nació en San Fernando (Cádiz) el 11 de mayo de 1823[1]. Como señala Cervera Pery, era hijo de «José Rodríguez de Arias y Álvarez de Campana, capitán general de la Armada, y su madre, María Villavicencio, de ilustre prosapia marinera»[2]. Con tales progenitores, íntimamente ligados a la Marina, e isleño de nacimiento no es de extrañar que unos días después de cumplir los catorce años presentara instancia solicitando plaza de guardiamarina, alegando como méritos la vinculación de su padre, pero también de su abuelo, con la Marina:

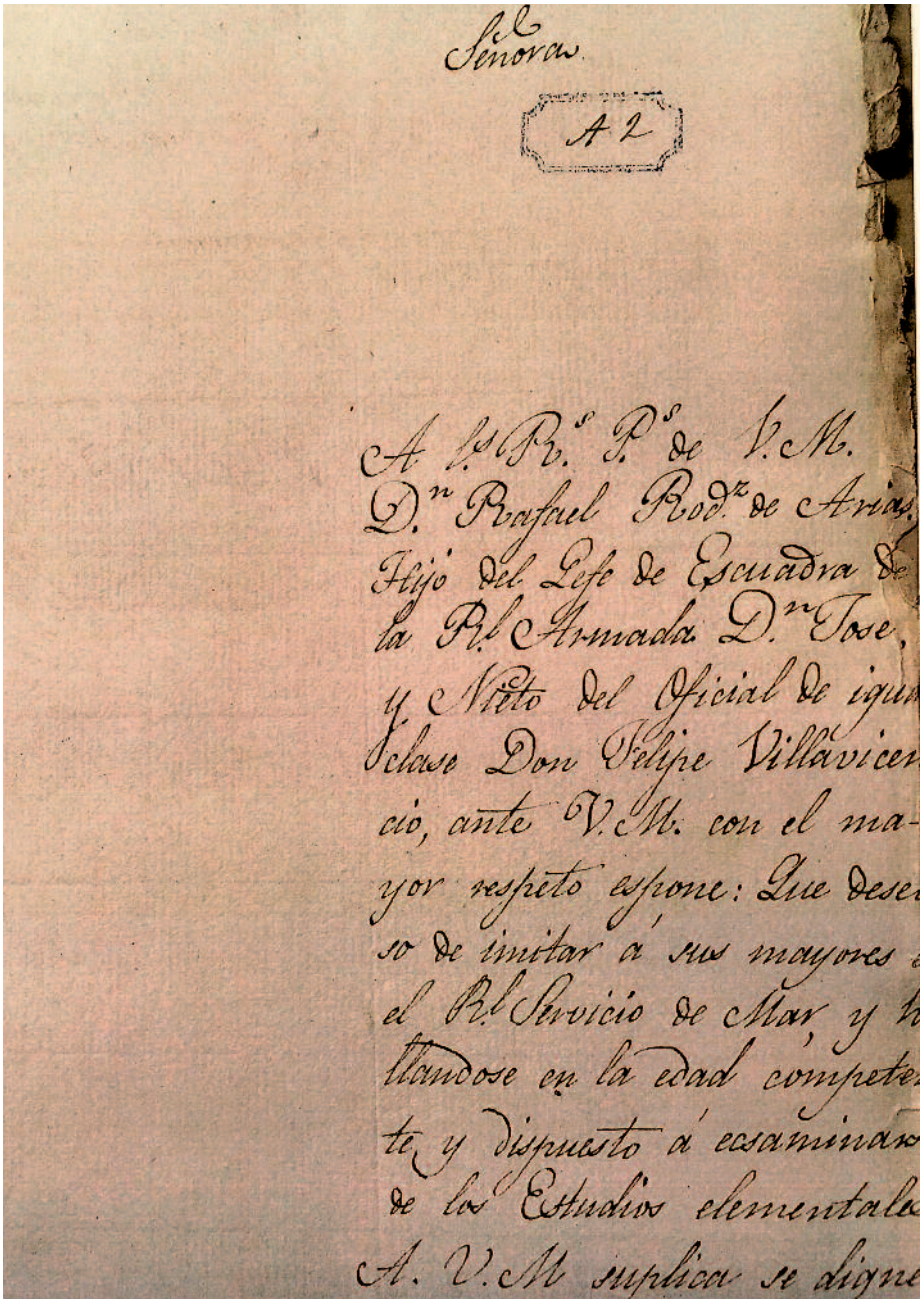
> «Señora. A L.sR.sP.s de V.M. D.n = Rafael Rodriguez de Arias, Hijo del Gefe de Escuadra de la Real Armada D.n Jose y Nieto del Oficial de igual clase Don Felipe Villavicencio, ante V.M. con el mayor respeto espone (*sic*): = Que deseoso de imitar á sus mayores en el R.l Servicio de Mar, y hallandose en la edad competente y dispuesto á examinarse de los Estudios elementales. A V.M. suplica se digne concederle plaza de Guardia-Marina, en lo cual recibira gracia de V.M. = S.n Fernando 17 de mayo de 1836. Señora»[3].

Esta instancia fue enviada al día siguiente al secretario de Estado y del Despacho de Marina, José M.ª Chacón, junto con la demás documentación aportada por el solicitante: partida de su bautismo, celebrado el 12 de mayo de 1823 en la iglesia parroquial de San Fernando; certificado de José María Ferragut, calculador del Real Observatorio Astronómico de Marina de Cádiz, dando cuenta de los estudios realizados con mucha aplicación por Rodríguez

(1) Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán (AGMAB), Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, hoja de Servicios de don Rafael Rodríguez de Arias Villavicencio.

(2) Cervera Pery, José: «Rodríguez de Arias y Villavicencio, Rafael», en *Diccionario biográfico español*, t. xliii. Real Academia de la Historia, Madrid, 2013, 873-874, p. 873.

(3) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio.



Señora.

A 2

A l.s R.s P.s de V. M.
D.n Rafael Rod.z de Arias,
Hijo del Lefe de Escuadra de
la R.l Armada D.n Jose,
y Nieto del Oficial de igua
l clase Don Felipe Villavicen
cio, ante V. M. con el ma-
yor respeto espone: Que deseo
so de imitar á sus mayores e
el R.l Servicio de Mar, y h
llandose en la edad competen
te, y dispuesto á ecsaminar
de los Estudios elementales
A. V. M. suplica se digne

Instancia de Rodríguez de Arias solicitando plaza de guardiamarina, de 17 mayo de 1836 (AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046)

de Arias, y el nombramiento de su padre, José Rodríguez de Arias, como jefe de escuadra el 20 de abril de 1830, así como el de su abuelo Felipe Villavicencio, para el mismo empleo, el 12 de junio de 1818.

A Rodríguez de Arias le fue concedida sin problema la plaza de guardiamarina, la cual sentó el 11 de agosto de 1836, tras ser examinado y obtener los mejores resultados: «Examinado de los estudios elementales y aprobado en grado de Sobresaliente, sentó Plaza de Guardia Marina, en la fecha que donde corresponde se manifiesta y en la misma se le destinó al Arsenal de la Carraca por la absoluta falta de Buques…» Sirvió en este empleo y continuó su instrucción durante casi seis años en diferentes destinos, preferentemente en Cuba y Jamaica, pero también en Cádiz y Ferrol.

En 1842, precisamente en La Habana, su comandante le habilitó, así como al también guardiamarina José M.ª Beránger, ambos futuros ministros de Marina, como oficiales subalternos en las goletas *Infanta* y *Criolla*, «que sobre ser jovenes de conocidas esperanzas, tener acreditados sus sobresalientes conocimientos en el examen de 1.ª clase que sufrieron, y militar en ellos otras cualidades apreciables, reunen el ser ambos hijos de dos benemeritos Generales de la Armada»[4]. Sin embargo, esta decisión fue puesta en entredicho y revocada desde la sección de Marina del Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar, denominación que tenía entonces la antigua Secretaría de Estado y del Despacho de Marina:

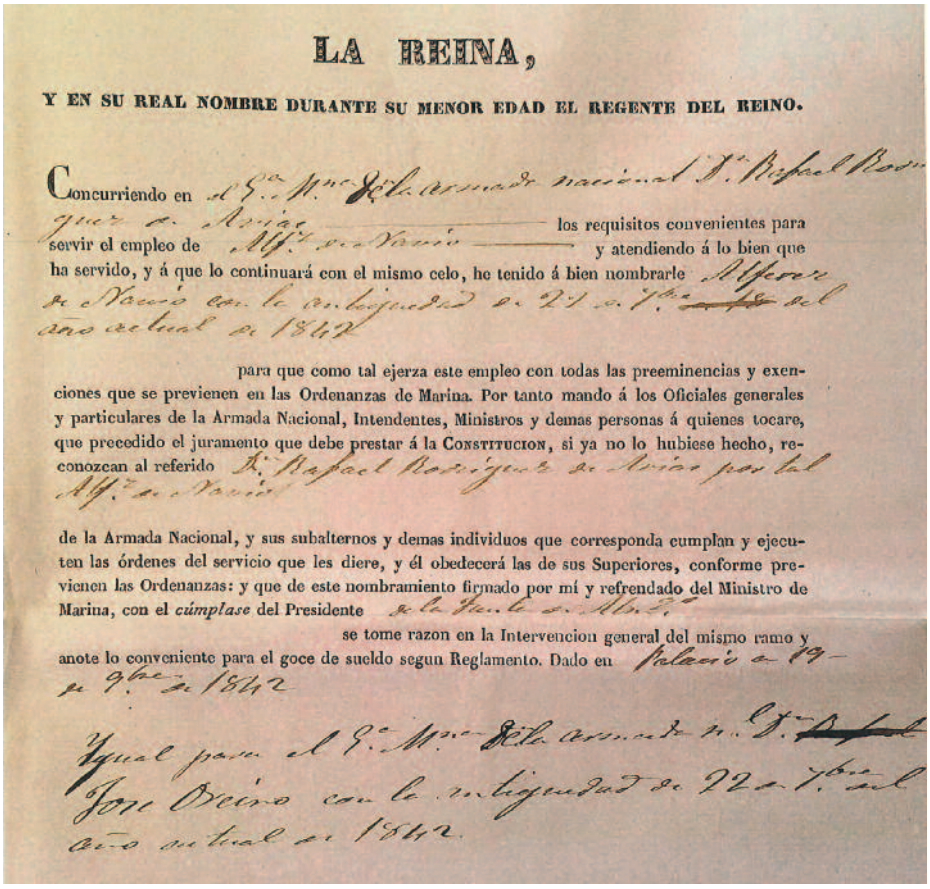
> «… que resultando según el estado de ese Apostadero dos Alfereces mas de su dotacion en el Vapor *Regente* y tres en el (…), no hay necesidad de habilitar Guardias marinas para el objeto que indica V.E., a quien recomienda S.A. que solo en caso de absoluta falta de oficiales se recurra al medio extraordinario de habilitar de tales à los Guardiamarinas»[5].

El 22 de septiembre de 1842 fue ascendido al empleo de alférez de navío, continuando desde entonces su servicio en la mar a bordo de la fragata *Leontina*, por aguas americanas, y de la fragata *Cristina*, ya por el Mediterráneo. Participó en 1844 en los sucesos de Tánger, cuando se bombardeó la ciudad para proteger a la colonia europea allí residente, que se encontraba amenazada por los musulmanes. De vuelta a América en 1845, navegó de nuevo por Cuba, pero también por México a bordo de la corbeta *Luisa Fernanda*, el vapor *Bazán* y el bergantín *Nervión*, hasta que al año siguiente fue propuesto por el comandante general de Marina del apostadero de La Habana para su primer mando; en concreto, se le recomendaba para el mando y gobierno de la balandra *Donación*:

---

(4) Ibídem, solicitud presentada por el comandante del apostadero de La Habana en 1842 para habilitar como oficiales subalternos a bordo a Rafael Rodríguez de Arias y a José M.ª Beránger.

(5) Ib., respuesta de la Sección de Marina del Ministerio de Marina, Comercio y Gobernación de Ultramar al comandante general del apostadero de La Habana, 25 de abril de 1842.



LA REINA,

Y EN SU REAL NOMBRE DURANTE SU MENOR EDAD EL REGENTE DEL REINO.

Concurriendo en el Sr. M.no de la armada nacional D. Rafael Rodriguez de Arias los requisitos convenientes para servir el empleo de Alf.z de Navío y atendiendo á lo bien que ha servido, y á que lo continuará con el mismo celo, he tenido á bien nombrarle Alferez de Navío con la antiguedad de 21 de 7.bre del año actual de 1842

para que como tal ejerza este empleo con todas las preeminencias y exenciones que se previenen en las Ordenanzas de Marina. Por tanto mando á los Oficiales generales y particulares de la Armada Nacional, Intendentes, Ministros y demas personas á quienes tocare, que precedido el juramento que debe prestar á la CONSTITUCION, si ya no lo hubiese hecho, reconozcan al referido D. Rafael Rodriguez de Arias por tal Alf.z de Navío

de la Armada Nacional, y sus subalternos y demas individuos que corresponda cumplan y ejecuten las órdenes del servicio que les diere, y él obedecerá las de sus Superiores, conforme previenen las Ordenanzas: y que de este nombramiento firmado por mí y refrendado del Ministro de Marina, con el *cúmplase* del Presidente de la Junta de Alm.tes

se tome razon en la Intervencion general del mismo ramo y anote lo conveniente para el goce de sueldo segun Reglamento. Dado en Palacio a 19 de 9.bre de 1842

Igual para el Sr. M.no de la armada n. D. José Beiro con la antiguedad de 22 de 7.bre del año actual de 1842.

Promoción de Rodríguez de Arias al empleo de alférez de navío, 1842 (AGMAB, Secretaría...)

«Comandancia General de Marina. Apostadero de La Habana. = Ex.mo S.or = Por continuación de lo que digo á V.E. en carta separada con relacion á la Capitania de Puerto de Naguabo aludiendo al mismo tiempo á la n.º 673 sobre la real orden del mando del Pailebot *Churruca*, pendiente como lo está la propuesta prevenida con respecto al de la balandra *Donacion*, debo decir á V.E. que por su pequeño porte podria confiarse á un alferez de navío y que este lo fuese desde luego D. Rafael Rodriguez de Arias. Lo participo á V.E. para su conocimiento y demas fines. Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Habana 30 de Noviembre de 1846. Ex.mo S.or (…) de Minerva. Ex.mo S.or Director G.ral de la Armada»[6].

(6) Ib., escrito del comandante general de Marina del apostadero de La Habana al director general de la Armada, de 30 de noviembre de 1846, recomendando al alférez de navío Rafael Rodríguez de Arias para el mando de la balandra *Donación*.

Por real orden de 13 de mayo de 1847 se le confirió el citado mando. En ese momento ya conocía Rodríguez de Arias que se le había denegado el ascenso al empleo de teniente de navío que para él había solicitado su padre, por entonces teniente general de la Armada. En escrito dirigido a la reina, su progenitor había alegado los numerosos méritos de su hijo y una a su juicio injusta postergación en la última promoción:

> «Señora. A los reales Pies de V.M. = el teniente General de la Real Armada D.n Jose Rodriguez de Arias, con el mayor rendimiento a V.M. espone (*sic*): = que un hijo del esponente, D.n Rafael, Alferez de Navio, actualmente en Veracruz con el Bergantin *Nervion*, ha sido mui agraviado en la ultima promocion, por efecto de no haberse atendido, por la Mayoria General, la Real orden de 30 de Marzo del ultimo año, con respecto á la antigüedad y destinos de los Guardias Marinas. Asi es que el dicho hijo del esponente, no se le consideró servicio, estar, casi de planton, en una Bateria avanzada de este Arsenal, ni la asistencia en el del Ferrol con la fragata *Esperanza*, resultando de todo, que el citado hijo del esponente ha sido postergado á catorce yndividuos de su clase, de resultas del dicho arreglo, absolutamente contrario á la citada Real orden. El buen desempeño, aplicación éinteligencia del agraviado es notorio, por tanto A V.M. suplica se digne mandar que el espresado D.n Rafael sea ascendido al grado que le corresponde con la debida antigüedad, en lo cual recivira (*sic*) el esponente merced de V.M. = San Fernando 8 de Febrero de 1847. Señora. A los R.sP.s de V.M. Jose Rodriguez de Arias»[7].

Sin embargo, la instancia del padre fue desestimada, pues la Junta de Dirección del Ministerio de Marina opinó que «no asiste derecho al interesado», lo que le fue comunicado por el director general de la Armada. Curiosamente, lo que se le negó en febrero de 1847 se le concedió en agosto del mismo año, pues el 18 de este mes fue ascendido al empleo de teniente de navío.

A partir de entonces, Rodríguez de Arias continuó su servicio en la mar en diferentes comisiones y puertos: Cádiz, Algeciras, Almería, presidios de África, La Habana, Vigo, Santander, Palermo, Gibraltar, etc. Durante estos años tuvo a su mando el vapor *Vigilante*, aunque de manera interina, y la goleta *Isabel II*, hasta que el 12 de abril de 1853 fue nombrado comandante de la goleta *Cruz*:

> «Ex.mo S.r = La Reina (q.D.g.) se ha dignado conferir el mando de la goleta *Cruz* al teniente de navio D. Rafael Rodríguez de Arias, cuyo oficial ocupa el primer lugar en la propuesta para dicho destino remitida por V.E. á este Ministerio en carta número 490 de 9 del actual. Lo que de Real órden digo á V.E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Madrid 12 de Abril de 1853. S.r Director General de la Armada».

(7) Ib., instancia de José Rodríguez de Arias a la reina, de 9 de febrero de 1847, solicitando el ascenso de su hijo al empleo de teniente de navío.

En todos estos mandos destacó Rodríguez de Arias por el excelente y pulcro estado de los navíos cuyo mando ostentaba, así como por la disciplina que se observaba a bordo de ellos. Su profesionalidad y buen hacer no pasarían desapercibidos a sus superiores, a pesar de un desagradable incidente de índole económica suscitado ese año de 1853 en La Habana. Rodríguez de Arias y el también teniente de navío Pascual Fernández Cavada se vieron implicados en la desaparición de 5.000 pesetas, tal y como hizo constar la contaduría principal del apostadero. Se instruyeron las diligencias pertinentes para dilucidar quién de los dos era el culpable, y al remitir toda la documentación al capitán general del departamento de Cádiz, se incluyó un escrito, cuya autoría no se ha podido atribuir, en el que se exoneraba a Rodríguez de Arias de toda culpabilidad y se consideraba responsable de este robo o desfalco a Fernández de Cavada, juzgando los antecedentes de uno y otro en el sentido indicado:

> «… debo manifestarle que si bien me hallo conforme con lo opinado por la Contaduría pr.al del Apostadero, no lo estoy en lo que manifiesta el Ministro pr.al acerca de la responsabilidad ó cargo que pesa sobre el T de N D.n Rafael R. de Arias "por la discordancia que se nota entre el informe que emitió aquí Cavada y lo que espresa (*sic*) ahora en la certificacion que ha espedido (*sic*)", puesto que esto mismo es un indicio bien claro de que el aserto de Arias sea veridico y falso el de Cavada. Ademas la intachable conducta que el primero ha observado siempre en todos los actos del servicio y fuera de el, y la criminal del segundo por la cual ha sido (…) en Consejo de Guerra de Oficiales Generales es una garantia mas que tiene Arias á su favor para que sea creido todo cuanto ha espresado (*sic*) bajo su firma respecto á este particular en distintas epocas»[8].

Ahora bien, por si hubiera todavía alguna duda, se proponía «instruir una sumaria que deberá seguirse en toda la latitud y precision que sea necesaria á convenzerse (*sic*) de quien de los dos sujetos referidos es el verdadero responsable en la Hacienda de la citada cantidad». No se ha podido encontrar el resto de la documentación referente a este «incidente», pero lo cierto es que Rodríguez de Arias debió de ser exculpado totalmente y repuesto en su honor. De otra manera no se entiende que en los años subsiguientes fuera nombrado, para sus primeros destinos en tierra, en la Administración de Marina; así, el 28 de mayo de 1856 fue designado ayudante fiscal del Tribunal Supremo de Guerra y Marina –para lo cual se le señaló una gratificación de 6.000 reales de vellón anuales–, así como tercer secretario de la Dirección General de la Armada y ayudante personal del titular de este organismo. En el primero de estos cargos sustituyó a José M.ª Beránger, su antiguo compañero guardiamarina, siguiendo ambos carreras paralelas hasta alcanzar los dos años más tarde, como ya se ha indicado, la titularidad del Ministerio de Marina.

En 1857 Rodríguez de Arias logró, por un lado, su ascenso a capitán de fragata, y por otro, que la reina y el ministro de Marina aprobaran el traslado

---

(8) Ib., escrito anónimo defendiendo la inocencia de Rodríguez de Arias, y la culpabilidad de Fernández Cavada, en la sustracción de 5.000 pesetas en el apostadero de La Habana.

de los restos de su padre al Panteón de Marinos Ilustres de San Fernando, donde reposan en la actualidad. Su petición en ese sentido fue avalada por el director general de la Armada en escrito dirigido al ministro del ramo, Francisco Lersundi Hormaechea:

> «29 de Enero de 1857. Al Exc.mo S.r Ministro de Marina. = Habiendome presentado el Teniente de navio de la Armada D. Rafael Rodriguez de Arias, la unida instancia que á nombre de su familia eleva á S.M. en solicitud de que se permita trasladar desde el Cementerio general de la Ciudad de S. Fernando al Panteon de Marinos Ilustres de la poblacion de S. Carlos, los restos mortales de su difunto padre el Capitan Gen.l que fue de la Armada D. José Rodriguez de Arias, y encontrando por mi parte muy fundadas las razones que expone y atendible por lo tanto su peticion; tengo el honor de elevarla á V.E. para la resolucion que S.M. tenga por conveniente»[9].

Unos días más tarde, el ministro contestaba al director general de la Armada afirmativamente, aunque ordenaba realizar el traslado de los restos sin ceremonial alguno hasta haber concluido las obras que se efectuaban en el interior del Panteón y poder inaugurarlo oficialmente:

> «Exc.mo S.or = He dado cuenta a la Reina q.D.g. de la instancia del teniente de navio D. Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio dirijida (*sic*) por V.E. con comunicación nº 342 de 29 del proximo pasado, en solicitud de Real autorizacion para trasladar los restos mortales de su difunto padre, el capitan general que fue de la Armada D. José Rodriguez de Arias, al Panteon de marinos ilustres. Enterada S.M. de las razones espuestas (*sic*) en la referida instancia y de conformidad con el parecer de V.E. se ha dignado acceder a esta solicitud; pero siendo su Real ánimo que el espresado (*sic*) Panteon sea inaugurado de una manera digna de su objeto, ha tenido a bien determinar que los restos mortales del Capitan general D. Jose Rodriguez de Arias sean meramente depositados en él, interin la inauguracion solemne no tenga lugar. Todo lo que de su Real órden (*sic*) digo á V.E. para su conocimiento y efectos consiguientes. = Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Madrid 5 de Febrero de 1857. S.r Director general de la Armada»[10].

Nombrado poco después oficial de la Dirección de Armamentos, Expediciones y Pertrechos del Ministerio de Marina, el 24 de marzo de 1858 fue designado comandante del vapor *Blasco de Garay*, aunque se acordó que continuara en la citada dirección hasta que llegara su sustituto, lo que se produjo en noviembre de ese año, momento en el que asumió por fin el mando de dicho vapor. De nuevo en La Habana, allí fue felicitado expresamente, no solo por el buen estado de instrucción y disciplina en el vapor («8 Abril 1861. Oficiales.

---

(9) Ib., instancia del director general de la Armada al ministro de Marina, de 29 de enero de 1857, apoyando la petición del todavía teniente de navío Rodríguez de Arias para que se trasladasen los restos mortales de su padre al Panteón de Marinos Ilustres.

(10) Ib., respuesta del ministro de Marina, de 5 de febrero de 1857, a la anterior instancia del director general de la Armada.

D. Rafael Rodriguez de Arias, D. Victoriano Suances, Capitanes de Fragata. Que se les haga saber el agrado con que ha sabido S.M. el buen estado de instrucción y disciplina del vapor *Blasco de Garay* y bergantín *Habanero*, que mandan en el apostadero de La Habana»), sino también por el fiel y exitoso desempeño de cuantas operaciones y comisiones se le habían encomendado:

> «Desempeñó distintas comisiones en Veracruz, Tampico, Caracas, Cumaná[,] la Guaira, S.to Domingo y Port-au-Prince y Honduras, visitando todos los puertos de Cuba, Puerto Rico y S.to Domingo. Nota. Concurrió á las operaciones que prepararon la anesion (*sic*) de S.to Domingo. Tubo (*sic*) la honra de ser mencionado honorificamente por el Gobierno de S.M. aprobado con frases altamente honrosas todas comisiones y celebrado el estado militar y marinero de su buque. 1861. Nota. Asistió a la ocupacion de Megico (*sic*) por los ejercitos aliados siendo personalmente quien pidio la rendicion de Vera Cruz y arbolando la bandera Española»[11].

En efecto, como relata Cervera Pery, Rodríguez de Arias «tomó parte en la expedición española a México a las órdenes del general Prim y a bordo de la escuadra del almirante Rubalcaba. El 16 de diciembre de 1861 se presentaron delante de Veracruz y del castillo de San Juan de Ulúa, que se entregaron a discreción, y Rodríguez de Arias fue nombrado gobernador de la fortaleza hasta la llegada del general Prim, el 7 de enero de 1862»[12].

Sus indudables méritos fueron recompensados con el ascenso a capitán de navío el 1 de julio de 1864, y con nuevos puestos de responsabilidad, ya de regreso a la Península, en el organigrama del Ministerio de Marina. Así, el 7 de junio de ese año fue nombrado primer secretario de la Junta Consultiva de la Armada[13], y el 20 de diciembre siguiente, director de Personal del Ministerio, sustituyendo en este último cargo al capitán de navío Casto Méndez Núñez: «Vengo en nombrar Director de Personal en el Ministerio de Marina al Capitan de navio Don Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio. Dado en Palacio a veinte de Diciembre de mil ochocientos sesenta y cuatro. El Ministro de Marina. Francisco Armero»[14].

Desde ambos cargos, Rodríguez de Arias pudo comenzar a familiarizarse con los entresijos de la Administración española, con las personas y los meca-

---

(11) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, hoja de servicios de don Rafael Rodríguez de Arias Villavicencio.

(12) Cervera Pery, art. cit.

(13) «Direccion de Personal. = Exc.mo S.or = Conformandose la reina (q.D.g.) con lo propuesto por esa Junta Consultiva ha tenido á bien nombrar 1.er Secretario de la misma, al Capitan de fragata de la Armada D. Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio. De Real orden lo digo á V.E. para noticia de su Corporacion. = Dios gu.e á V.S. m.s a.s = Madrid 7 de junio de 1864. Pareja. S.or Presidente de la Junta Consultiva de la Armada». AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, real orden nombrando a Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio como primer secretario de la Junta Consultiva de la Armada, 7 junio de 1864.

(14) Ibídem, decreto de 20 de diciembre de 1864 nombrando director de Personal del Ministerio de Marina a Rafael Rodríguez de Arias.

nismos siempre complicados de nuestra burocracia, lo que le sirvió años más tarde, ya como ministro de Marina, para intentar poner remedio a algunas de las carencias de nuestra Marina militar, que él bien conocía tras casi tres décadas en la mar. Además, no se encontraba especialmente cómodo en tales puestos de responsabilidad, por lo que logró que se le nombrase, el 15 de septiembre de 1865, nuevo comandante de la fragata *Carmen*, pues ansiaba seguir en la vida activa. Sin embargo, sufrió un importante revés tres meses más tarde, pues el ministro de Marina, Juan de Zavala, comunicaba al presidente de la Junta Consultiva de la Armada que la reina había dispuesto quedase en suspenso el nombramiento de Rodríguez de Arias como comandante de la citada fragata y que debía continuar como director de Personal del Ministerio, donde sus servicios eran gratamente apreciados por la propia reina y por sus superiores:

> «Ex.mo S.r = Se há impuesto la Reyna q.D.g. de la esposicion (*sic*) del Capitan de navio D. Rafael Rodriguez de Arias, en que manifiesta haber llegado la época de pasar á encargarse del mando de la fragata *Carmen* á que se refiere la Real órden de 15 de Setiembre último confiriendole el citado mando. En aquella fecha no tuvo S.M. presente mas que el noble deseo de este gefe (*sic*) de emplearse en la vida activa de su profesion en que sus ilustres ascendientes prestaron importantes servicios y alcanzaron los primeros puestos en la Armada: Y si bien S.M. se reserva para mas adelante utilizar en un mando de importancia á Rodríguez de Arias, há (*sic*) tenido á bien disponer quede sin efecto el que se le confirió de la fragata *Carmen* y que continue desempeñando la Direccion del Personal en este Ministerio donde sean su aplicación y capacidad está prestando servicios que son de su Real agrado. De Real órden la digo á V.E. para noticia de esa Corporacion y efectos consiguientes. = Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Madrid 3 de Diciembre de 1865. Zavala. S.r Presidente de la Junta Consultiva de la Armada»[15].

Rodríguez Arias acató esta decisión con la profesionalidad que le caracterizaba, hasta el punto de que su trabajo y laboriosidad fueron de nuevo reconocidos cuando, tras crearse por real decreto de 27 de julio de 1867 una nueva junta encargada de organizar «definitivamente todas las carreras civiles de la Administración pública»[16], él fue designado solo unos días más tarde vocal de la misma en representación del Ministerio de Marina[17].

No obstante, en febrero de 1868 logró ser nombrado comandante de la fragata *Villa de Madrid*[18], navegando, como señala su hoja de servicios, por

---

(15) Ib., real orden de 3 de diciembre de 1865 comunicando al presidente de la Junta Consultiva de la Armada la decisión real de que Rodríguez de Arias continuase como director de Personal del Ministerio de Marina, dejando suspenso el mando que se le había atribuido de la fragata *Carmen*.

(16) Ib., real decreto de 27 de julio de 1867 creando una junta encargada de organizar todas las carreras civiles de la administración pública.

(17) Ib., real orden de 9 de agosto de 1867 nombrando a Rodríguez de Arias vocal de dicha junta en representación del Ministerio de Marina.

(18) Ahora sí que se dispuso el cese de Rodríguez Arias como director de Personal del Ministerio de Marina, concretamente el 11 de marzo de 1868, pues este cargo era incompatible con su servicio en la mar al mando de la fragata *Villa de Madrid*.

Civitavecchia, Tolón y Portugal, en este último caso con el duque de Montpensier, Antonio de Orleans, quien unos meses después financió la Revolución de Septiembre, que dio lugar al destronamiento de Isabel II y al inicio del Sexenio revolucionario. En estos acontecimientos tomó parte activa Rodríguez de Arias pues, encontrándose en Cádiz el 18 de septiembre, participó en la sublevación de la escuadra que comandaba Juan Bautista Topete, con quien mantenía una estrecha amistad. Designado Topete ministro de Marina, quiso recompensar a Rodríguez de Arias, ya capitán de navío de 1.ª clase, nombrándole el 16 de marzo del año siguiente secretario del Almirantazgo, institución de honda raigambre en nuestra Marina y que ahora era restablecida por decisión personal del ministro:

> «ALMIRANTAZGO. Con esta fecha se ha expedido el Decreto siguiente: "Poder ejecutivo = Ministerio de Marina = El Poder ejecutivo, de conformidad con lo propuesto por el Almirantazgo, há tenido á bien nombrar Secretario de dicha Corporacion al Capitan de navio de la Armada D. Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio. Madrid diez y seis de Marzo de mil ochocientos sesenta y nueve. = El Ministro de Marina, Juan Bautista Topete". Lo que por acuerdo del Almirantazgo traslado á VS para su conocimiento. = Dios gu.e á VS m.s a.s = Madrid 16 de Marzo de 1869. El Vice-Presidente (…) S.r Jefe de la Seccion de Personal»[19].

Ese año de 1869 se produjo un acontecimiento muy relevante, desde el punto de vista personal, para Rafael Rodríguez de Arias: su matrimonio con Joaquina de Heras y Mergelina Fernández de Valdespino, futura marquesa de Blegua, de veintisiete años y natural de Sanlúcar de Barrameda. Para ello debió pedir la preceptiva licencia:

> «D. Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, Capitan de navio de la Armada y Secretario del Almirantazgo ruega á V.A. se digne otorgarle autorización para contraer matrimonio con la Señorita Doña Maria Joaquina de Heras y Mergelina en quien concurren las buenas circunstancias que constan en los documentos que van unidos á esta esposicion (*sic*). = Dios gu.e la vida de V.A. m.s a.s = Madrid diez de Setiembre de mil ochocientos sesenta y nueve. Rafael R. de Arias».

Efectivamente, a esta solicitud se acompañó el resto de la documentación, que incluía las partidas de bautismo de los contrayentes, la certificación de buenas costumbres de su futura mujer, el consentimiento paterno y la copia de su nombramiento como capitán de navío, de fecha 1 de julio de 1864. La solicitud pasó los trámites correspondientes, de tal manera que el 16 de septiembre se le concedió la licencia solicitada: «Excmo. Señor. S.A. el Regente del reino conformandose con el parecer de ese Tribunal há tenido a bien conceder licencia para contraer matrimonio al Capitan de Navio Don Rafael Rodriguez

---

(19) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, decreto de 16 de marzo de 1869 nombrando secretario del Almirantazgo a Rafael Rodríguez de Arias.

de Arias con la Señorita D.ª Joaquina de Heras y Mergelina con opcion la misma á derechos pasivos. Madrid 16 de Setiembre de 1869»[20], celebrándose el matrimonio poco después.

Durante tres años desempeñó Rodríguez de Arias el cargo de secretario del Almirantazgo, hasta su cese el 16 de julio de 1872[21]. No conocemos las razones de tal cese, pero con toda seguridad debieron de influir sus anhelos de volver a la mar, pues un día después José M.ª Beránger, ministro de Marina, le nombraba 2.º jefe del departamento y comandante general del arsenal de Cartagena, promoviéndole asimismo al empleo de contralmirante en agosto del mismo año:

> «Ex.mo S.or = Con esta fecha se ha espedido (*sic*) el Decreto siguiente: "De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Marina, de acuerdo con el Consejo de Ministros, en virtud de propuesta del Almirantazgo, y con sugecion (*sic*) á lo determinado en el artículo primero, capítulo tercero título primero de la Ley vigente de ascensos en la Armada, Vengo en promover al empleo de Contra-almirante al Capitan de navio de primera clase Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio. Dado en Palacio á veinte y siete de Agosto de mil ochocientos setenta y dos = Amadeo = El Ministro de Marina, José M.ª de Beranger". Y de Real orden lo comunico á V.E. para conocimiento de esa corporacion y demas efectos. = Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Madrid 27 de Agosto de 1872. = J. de Beranger. S.or Vicepresidente del Almirantazgo»[22].

Fueron estos años de 1872 a 1874, previos a su primer nombramiento como ministro de Marina, cuando llevó a cabo sus últimas navegaciones, en este caso por el Mediterráneo. El 23 de enero de 1873 cesaba en sus cargos en el departamento y arsenal de Cartagena, para ser nombrado el mismo día comandante general de la Escuadra del Mediterráneo[23]. En este cargo le sorprendió la proclamación de la Primera República el 11 de febrero, admitiéndose el 10 de junio por Estanislao Figueras su dimisión. Sin embargo, fue llamado de nuevo al Ministerio de Marina el 1 de octubre, en este caso para

---

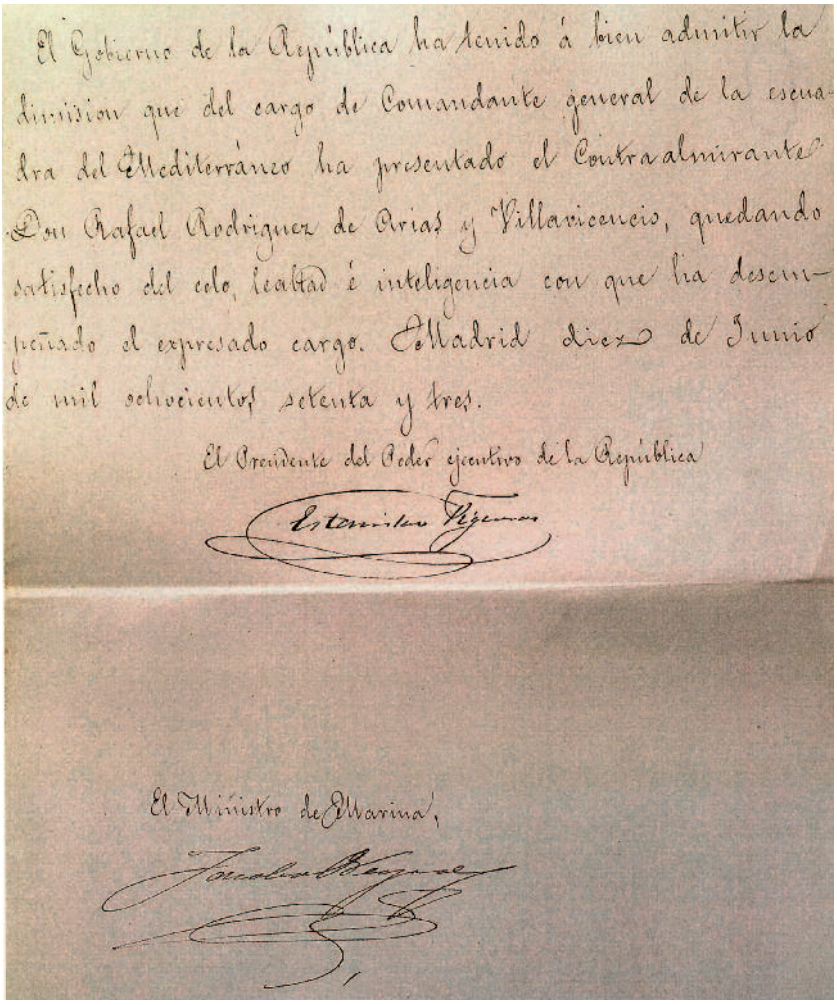
(20) Ibídem, expediente completo de la solicitud de licencia para contraer matrimonio con Joaquina de Heras.

(21) «Exc.mo S.or = S.M. el Rey (q.D.g.) se ha dignado expedir el Decreto siguiente: "De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Marina de acuerdo con el Almirantazgo, Vengo en disponer cese en el cargo de Secretario de dicha Corporacion el Capitan de navio de primera clase D. Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio, quedando satisfecho del celo e inteligencia con que lo ha desempeñado y proponiendose utilizar sus servicios. = Dado en Palacio á diez y seis de julio de mil ochocientos setenta y dos. Amadeo. El Ministro de Marina José Maria de Beranger"». Ibídem, decreto de 16 de julio de 1872 cesando a Rodríguez de Arias como secretario del Almirantazgo.

(22) Ib., decreto de 27 de agosto de 1782 promoviendo a Rodríguez de Arias al empleo de contralmirante de la Armada.

(23) «De conformidad con lo propuesto por el Ministro de Marina y hallandose próximo á cumplir el tiempo reglamentario el Comandante g.ral de la Escuadra del Mediterráneo, vengo en nombrar para el referido mando al Contralmirante Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio. Dado en Palacio á veintitres de Enero de mil ochocientos setenta y tres. El Ministro de Marina. Jose M. de Beranger». Ibídem, decreto de 23 de enero de 1873 nombrando a Rodríguez de Arias comandante general de la Escuadra del Mediterráneo.

ocupar su secretaría general, último destino antes de ser nombrado por primera vez ministro del ramo.


El Gobierno de la República ha tenido á bien admitir la dimision que del cargo de Comandante general de la escuadra del Mediterráneo ha presentado el Contralmirante Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio, quedando satisfecho del celo, lealtad é inteligencia con que ha desempeñado el expresado cargo. Madrid diez de Junio de mil ochocientos setenta y tres.

El Presidente del Poder ejecutivo de la República

Estanislao Figueras

El Ministro de Marina,

Fernando Fernandez

Dimisión presentada por Rodríguez de Arias al Gobierno de la República como comandante general de la Escuadra del Mediterráneo, 10/6/1873 (AGMAB, Secretaría...)

Rodríguez de Arias, ministro de Marina

Tres veces fue nombrado ministro de Marina Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio. La primera de ellas, el 13 de mayo de 1874, tras haber desempeñado el cargo de secretario general del Ministerio desde el 1 de octubre del

año anterior, y después de ocupar en los días previos a su nombramiento la titularidad interina «por salida del Ministro á una Comisión del servicio y seguí desempeñandolo hasta el 6 de Mayo». Su acceso al Gobierno, alcanzando así el cenit de su carrera política, se produjo siendo el general Francisco Serrano presidente del poder ejecutivo de la República, y Zavala, presidente del Consejo de Ministros, ya en los estertores de la Primera República española. Ambos firmaban su nombramiento como ministro de Marina:

> «Atendiendo á las circunstancias que concurren en Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio, Contraalmirante de la Armada, Vengo en nombrarle Ministro de Marina. = Madrid trece de Mayo de mil ochocientos setenta y cuatro. Francisco Serrano = El Presidente del Consejo de Ministros. Juan de Zavala»[24].

Rodríguez de Arias continuó al frente del Ministerio de Marina cuando Zavala fue sustituido por Sagasta como presidente del Consejo de Ministros[25], pero la inestabilidad política del momento impidió que nuestro personaje pudiera siquiera impulsar alguna de las iniciativas que, para el fomento de la Marina de Guerra, comenzaban ya a bullir en su cabeza. No obstante, en su haber se encuentra la ley de 17 de julio de 1784, que concedió «mayor categoría a los maquinistas al quedar equiparados a ciertos mandos subalternos»[26]. A título de curiosidad, cabe indicar que, un mes antes de caer la República, Rodríguez de Arias, todavía ministro, fue nombrado vocal de la comisión formada para preparar la presencia española en la Exposición Universal de Filadelfia, que habría de celebrarse en 1876[27].

El pronunciamiento del general Martínez Campos en Sagunto puso fin a la primera experiencia republicana en España y dio paso a la Restauración borbónica, produciéndose a finales de diciembre de 1874, concretamente el día 30, la dimisión de todo el Gobierno. Concluía así, por tanto, este primer periodo, breve en todo caso, de Rodríguez de Arias como ministro de Marina.

---

(24) *Gaceta de Madrid*, miércoles 13 de mayo de 1874, núm. 133, p. 393, decreto del presidente del poder ejecutivo de la República, de 13 de mayo de 1874, nombrando ministro de Marina a Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio.

(25) «Atendiendo á las circunstancias que concurren en Don Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, Contralmirante de la Armada, Vengo en nombrarle Ministro de Marina. = Madrid tres de Setiembre de mil ochocientos setenta y cuatro. Francisco Serrano. El Presidente del Consejo de Ministros, Práxedes Mateo Sagasta». Ibídem, viernes 4 de septiembre de 1874, núm. 247, p. 573, decreto del presidente del poder ejecutivo de la República, de 3 de septiembre de 1874, nombrando ministro de Marina a Rodríguez de Arias.

(26) CERVERA PERY, art. cit.

(27) «Ex.mo S.or = El Presidente del Poder ejecutivo de la República, por decreto de esta fecha, ha tenido a bien nombrar á V.E. vocal de la Comision encargada de promover y dirigir la concurrencia de obgetos (*sic*) y productos españoles á la Exposicion universal de Filadelfia. Lo comunico á V.E. para su conocimiento. = Dios guarde á V.E. muchos años. Madrid 28 de Noviembre de 1874». AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, decreto de 28 de noviembre de 1874 nombrando a Rodríguez de Arias vocal de la comisión española para la Exposición Universal de Filadelfia.

No obstante apartarse en ese momento de las labores directas del Gobierno, siguió colaborando con los diferentes ejecutivos de la Restauración. Además, nunca se quiso prescindir de un hombre de su valía, con una capacidad de trabajo y un conocimiento de los asuntos de Marina más que acreditados. Así, el 1 de enero de 1875 fue nombrado vocal de «una Junta presidida por el Exc.mo S.or Almirante D. Joaquin Gutierrez de Rubalcaba»; el 29 de mayo de 1876 se le designó presidente de una nueva junta, denominada de «ampliación de los fondos de los buques de guerra», y el 1 de febrero de 1877 se le nombró vocal de la Junta Consultiva de Marina, organismo asesor del ministro al que ya había pertenecido, como se ha visto, trece años antes: «Vengo en nombrar Vocal de la Junta Consultiva de Marina al Contralmirante de la Armada Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio. Dado en Palacio á primero de Febrero de mil ochocientos setenta y siete = Alfonso. = El Ministro de Marina Juan Antequera Bobadilla»[28]. También se acudió a él para otros menesteres, pues se le pidió participar, en calidad de vocal, en la junta clasificadora de expedientes de oficiales generales y jefes procedentes del bando carlista que solicitasen su vuelta al servicio de la Armada. Como puede observarse, siempre se recurría a él, y a su probada experiencia, cuando de asuntos de Marina se trataba.

Después de casi un quinquenio de trabajo administrativo –que por otro lado no habría de sentarle nada bien, pues en julio de 1876 solicitó, y se le concedió, un permiso de tres meses para pasar a Cádiz a tomar «baños sulfurosos para atender al restablecimiento de su salud»–, a principios de 1879 Rodríguez Arias fue nombrado comandante general de la escuadra y apostadero de Filipinas. El real decreto, refrendado por el entonces ministro de Marina, Paula Pavía, señalaba: «A propuesta del Ministro de Marina y de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, Vengo en nombrar Comandante General de la Escuadra y Apostadero de Filipinas, al Contralmirante Don Rafael Rodriguez Arias y Villavicencio. Dado en Palacio á veinte y ocho de Enero de mil ochocientos setenta y nueve»[29]. Arribó a su destino, a bordo del vapor mercante *Cádiz*, el 23 de abril del mismo año, acompañado de los siguientes oficiales: José (…) y Mora y Luis Cadarzo y Rey, tenientes de navío de 1.ª clase; Nicolás Allende Salazar y José Cano Manuel, tenientes de navío de 2.ª clase; Juan de la Rocha y Oreiro, alférez de navío; Demetrio Gómez de Cádiz y Manuel Muñoz, tenientes de Infantería de Marina; José Martín y Martín, 2.º condestable de Artillería; Cecilio López, sargento 2.º de Infantería de Marina; y de los soldados de Infantería de Marina Benigno Capellan y Juan Lopez[30].

---

(28) Ibídem, real decreto de 1 de febrero de 1877 nombrando a Rodríguez de Arias vocal de la Junta Consultiva de Marina.

(29) Ib., real decreto de 28 de enero de 1879 nombrando a Rodríguez Arias comandante general de la escuadra y apostadero de Filipinas.

(30) Ib., relación de referencia elaborada el 25 de abril de 1879 por la comandancia general de Marina del apostadero de Filipinas.

Al año de estancia en Manila recibió del teniente general del Ejército Domingo Moriones, quien regresaba a España por motivos de salud, el gobierno y capitanía general de las islas Filipinas. Se trató de una situación temporal, pues ya viajaba rumbo a las islas el teniente general Fernando Primo de Rivera, a quien meses antes se le había nombrado gobernador y capitán general de este territorio. En efecto, el 19 de abril de 1880, Rodríguez de Arias daba cuenta al ministro de Marina, Santiago Durán, de la llegada de Primo de Rivera y de la posterior entrega a este del mando:

> «Ex.mo S.or = El dia 15 del corriente llegó á esta bahía el vapor *León* conduciendo al Ex.mo S.or Teniente General D. Fernando Primo de Rivera electo Gobernador General de estas Yslas y á cuyo General hice entrega de dicho mando superior aquella misma tarde, lo que comuniqué á V.E. por telégrafo el mismo día; y tengo el honor de (…) = Dios guarde á V.E. muchos años. = Manila 19 de Abril de 1880. = Ex.mo S.or Rafael R. Arias. Ex.mo Sr. Ministro de Marina»[31].

No obstante haber cedido el gobierno de las islas Filipinas a Primo de Rivera, Rodríguez de Arias y Villavicencio continuaba allí, en el cargo de comandante general de la escuadra y apostadero. Cuenta Cervera Pery que en Filipinas «realizó una campaña obteniendo notables éxitos en la lucha contra la piratería joloana»[32]. No obstante, su estancia en tierras tan exóticas afectó seriamente a su salud, pues en febrero de 1881 cesaba en tales cometidos, aunque debía permanecer en las islas hasta «cumplir el tiempo reglamentario»[33]. El 26 de abril reiteró su deseo de abandonar este lejano destino («mi salud lo exige»), lo que le fue autorizado inmediatamente. En mayo emprendía viaje de regreso a la Península, vía Marsella, hasta llegar a Cádiz. Tras unos meses de reposo, allí recibió nuevo cometido por decreto de febrero de 1882: fue nombrado por el ministro del ramo, Francisco de Paula Pavía, nuevo capitán general del departamento de Marina de Cádiz[34].

Once meses estuvo al frente del departamento, pues el 10 de enero del año siguiente entregó el mando por haber sido llamado a la corte, donde el día 13, como relataba él mismo en su hoja de servicios, «en manos de S.M. el Rey, y ante el Presidente del Consejo y Vicario General Castrense, Patriarca de las Indias, juré el cargo de Ministro de Marina…» Su nombramiento, recogido en la *Gaceta de Madrid*, venía refrendado por Práxedes Mateo Sagasta, presiden-

---

(31) Ib., carta de Rodríguez de Arias al ministro de Marina, de 19 de abril de 1880, comunicándole el arribo a Filipinas del teniente general Primo de Rivera y cómo le entregó el mando.

(32) Cervera Pery, art. cit.

(33) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, real decreto de 21 de febrero de 1881 disponiendo el cese de Rodríguez de Arias del cargo de comandante general del apostadero de Filipinas.

(34) Ibídem, real decreto de 14 de febrero de 1882 nombrando a Rodríguez de Arias capitán general del departamento de Marina de Cádiz: «A propuesta del Ministro de Marina vengo en nombrar Capitan G.ral del Departamento de Cadiz al Contra-Almirante D.n Rafael Rodriguez de Arias Villavicencio. Dado en Palacio á 14 de Febrero de mil ochocientos y ochenta y dos. Alfonso. El Ministro de Marina D.n Francisco de Paula Pavía».

te del Consejo de Ministros: «En atención a las circunstancias que concurren en el Contraalmirante D. Rafael Rodriguez Arias, Senador del Reino, Vengo en nombrarle Ministro de Marina. Dado en Palacio á trece de Enero de mil ochocientos ochenta y tres. ALFONSO. El Presidente del Consejo de Ministros, Práxedes Mateo Sagasta»[35].

Esta vez, Rodríguez Arias no quiso que el tiempo se le echara encima, y desde el primer momento se puso manos a la obra para diseñar un plan de reorganización de la Marina de Guerra en España. En efecto, pasados justo dos meses desde su acceso al Ministerio, presentó al Consejo de Ministros dos interesantes documentos, a modo de planes de futuro para la reforma y reconstrucción de la Marina. El primero de ellos, fechado el 19 de mayo de 1883, comenzaba con un párrafo en el que Rodríguez Arias resumía a sus compañeros de gabinete lo que pretendía con el plan propuesto:

> «Señores: = Desde el momento que el Ministro que suscribe tuvo la honra de ser llamado en 13 de Enero último al puesto que inmerecidamente ocupa, todo su afan ha sido cumplir con el deber de hacer presente el estado lastimoso de nuestro material flotante y proponer los medios de que este material, reflejo del adelanto y fuerza de la patria[,] responda á las necesidades que imponen a España su historia, sus intereses, su posicion geográfica y puedan conseguirlo los créditos que para su reconstruccion, desarrollo y sostenimiento se le asignen si posible fuera»[36].

Tras aludir a las muchas opiniones que desde diferentes sectores se habían vertido al respecto, el ministro sintetizaba el problema al que pretendía poner remedio: «Este problema no es otro que la reorganización ó reconstruccion de nuestra marina militar». A continuación hacía un repaso de las múltiples causas que habían provocado la desdicha nacional en el siglo XIX, y exponía alguna de las razones que habían conducido a la presente situación: «… el estado de nuestros arsenales exhaustos que forzaba á precipitadas adquisiciones en el extranjero y á la escasez de nuestra maestranza, poco versada en las construcciones de la época». Para ello proponía al Consejo de Ministros un plan, inserto en el segundo documento, que no negaba resultaba excesivamente gravoso: «No se oculta al que los presenta la entidad poderosa de estas sumas y que otras de significativa importancia serán al mismo tiempo reclamadas por necesidades de tan preferente y precisa atencion», pero lo justificaba en que lo que proponía «realzará nuestro poderío naval, nos lleva al sitio que reclama nuestra historia y situacion y nos franquea el puesto que debemos ocupar en el concurso de las naciones civilizadas garantizando nuestros intereses comerciales y nuestras hoy mal guardadas posesiones de Ultramar»[37].

---

(35) *Gaceta de Madrid*, domingo 14 de enero de 1883, núm. 14, p. 107, real decreto de 13 de enero de 1883 nombrando ministro de Marina a Rafael Rodríguez de Arias.

(36) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, proyecto de reforma de la Armada presentado por Rodríguez de Arias a sus compañeros del Consejo de Ministros el 19 de marzo de 1883.

(37) Ibídem.

Desde luego, no puede sino apreciarse una enorme inteligencia y mente preclara en el ministro Rodríguez de Arias, pues además de conocer, y de exponer, la íntima conexión entre el desarrollo del comercio de una nación y su Marina, ya defendida desde antiguo por diferentes tratadistas y por quienes habían sido ministros del ramo en siglos anteriores (casos de Patiño o Ensenada), hacía también gala de clarividencia al denunciar una situación que, en todo caso, era conocida por todos y que años después se manifestaría en su cruda realidad: la indefensión de los posesiones españolas en América por la ausencia de una marina de guerra que las guardara.

Culminaba este primer documento, justificativo en todo caso del siguiente, proponiendo con carácter general las reformas a realizar:

> «… hay que estudiar el plan general de la educacion que deba darse á los oficiales facultativos de las tres clases que existen en la Armada, analizando si conviene su unidad de procedencia en una escuela comun y las condiciones, lugar y naturaleza de este centro de instrucción, saliendo de él en una ó separadas escalas, según los estudios de aplicación: hay que pensar en la formacion de núcleos que nos faciliten hombres de mar para los servicios marítimos del Estado: hay que repasar y modificar los reglamentos de las clases subalternas de la Armada: hay que estudiar la forma de instruir mas estensamente (*sic*) nuestra maestranza de arsenales, especialmente en las categorias de maestros y capataces, dándole, si conviene, á limitados grupos de ella, el carácter de permanente: hay que procurarse á toda costa buenos cabos de cañon y condestables de reconocida práctica para el manejo de la potente artilleria moderna: hay que modificar ó suprimir la escala de reserva formando una sola, si su conveniencia se demuestra, que alterne en la totalidad de los destinos, y ver si en estos puede y debe practicarse alguna reduccion: hay que analizar y reformar la existencia y proporciones del cuerpo de infanteria de marina, fijando su aplicación exclusiva á las necesidades de esta, combatiendo ó confirmando la práctica irregular de considerarla como núcleo de auxilio á otro ramo: hay que marcar los límites indispensables al cuerpo de Contabilidad de la armada, separando su índole constitutiva del círculo de administracion propiamente dicha (…) hay que examinar con cuidado las leyes actuales de ascensos y retiros en los cuerpos de la Armada (…) y hay, por último, que modificar el reglamento interior y la estructura del Ministerio de Marina…»[38].

Se trataba, en definitiva, de un proyecto general de renovación y modernización de las estructuras corporativas, administrativas y legislativas de la Marina de Guerra española. Este plan fue aprobado el 7 de abril en reunión posterior del Consejo de Ministros, acordándose iniciar negociaciones entre los ministros de Marina y Hacienda: «El Consejo de Ministros acuerda tomar en consideracion este proyecto, dar cuenta á S.M. el Rey, y que los Ministros de Hacienda y Marina acuerden la forma en que deba realizarse el precitado proyecto. El Ministro-secretario Núñez de Arce».

En apoyo de este proyecto, Rodríguez de Arias presentó a sus compañeros del Consejo de Ministros, como queda dicho, un segundo documento, mucho

(38) Ibídem.

más extenso, con el título de «Proyecto de reconstruccion del material. Estados 1 y 2 con memoria explicativa», en el que desarrollaba los planes económico y técnico conforme a los cuales se realizaría el primero[39]. Como resumen de esos planes económicos y técnicos, presentó igualmente en hoja aparte, apoyándose en un cuadro, el «Proyecto de escuadra que puede construirse en diez años concediendo un crédito extraordinario cada año de 9,8 millones del presupuesto de la Península, 1 millones del de Cuba y 1,7 del de Filipinas». Su coste total alcanzaba la cantidad de 213,2 millones de pesetas, y preveía la construcción de 3 buques blindados, 3 cruceros blindados, otros 2 cruceros también blindados, 6 cruceros de acero sin blindar, 3 fragatas de madera de 1.ª clase, 4 de segunda, 3 cruceros de madera de 1.ª clase, 10 cruceros de hierro y acero y hierro de 1.ª clase, 20 cruceros de hierro y acero y hierro de 2.ª clase, 30 cruceros de hierro, hierro y madera de 3.ª clase, 12 cañoneras guardacostas, 4 torpederas de 1.ª clase, 20 torpederas de segunda, 1 transporte de 1.ª clase, 1 transporte de 2.ª clase y 2 transportes de 3.ª clase. De esta cantidad, sin embargo, habría que descontar los navíos ya en servicio, esto es 6 cruceros de 1.ª clase: *Aragón, Navarra, Castilla, Alfonso XII, Reina Mercedes* y *Reina Cristina*; otros seis de tercera: *Gravina, Velasco, Don Juan de Austria, Infanta Isabel, Jorge Juan* y *Sánchez Barcáiztegui*; 4 cañoneras: *Magallanes, Elcano, Lezo* y *Concha*; 2 torpederas de 2.ª clase, y 1 transporte de tercera[40].

Para que este vasto plan de construcción naval pudiera hacerse efectivo, era necesario, tal y como se había aprobado en el Consejo de Ministros, que Rodríguez de Arias, ministro de Marina, y Juan Francisco Camacho, su homólogo de Hacienda, acordaran el modo y los plazos para liberar esos fondos al fin previsto. Ahora bien, de la correspondencia que mantuvieron en las semanas y meses posteriores a la aprobación del proyecto por el Consejo de Ministros solo puede adivinarse cierta tirantez entre ambos personajes y, desde luego, la reticencia del titular de Hacienda a «entregar» esos fondos. Así, existe una primera carta de Rodríguez Arias a su compañero, de 27 de marzo de 1883, en la que con toda educación le recuerda que el proyecto ya ha sido aprobado por el Consejo de Ministros, al que ambos pertenecían, y se ofrecía a remitirle cuantos documentos necesitara:

> «S.r Ministro de Hacienda. = 27 Marzo 1883. = Exc.mo S.r = Sabe V.E. que el Consejo de S.res Ministros se sirvió aprobar los proyectos presentados por el que suscribe para realizar la reconstruccion del material de la Marina, acordándose por el mismo que para allegar los fondos necesarios á la realizacion de aquellos proyectos era necesario precediera el acuerdo de V.E. con el que suscribe, y como juzgo indispensable que V.E. para apreciar el asunto debidamente tenga necesidad de datos mas detallados que los que pueda recordar por la lectura de aquellos

(39) Ib., «Proyecto de reconstruccion del material. Estados 1 y 2 con memoria explicativa».

(40) Ib., «Proyecto de escuadra que puede construirse en diez años concediendo un crédito extraordinario cada año de 9,8 millones del presupuesto de la Península, 1 millones del de Cuba y 1,7 del de Filipinas».

> documentos, ruego á V.E. se sirva manifestarme si para el efecto indicado le es necesario solamente la parte economica de referencia ó la totalidad de los proyectos para dirigirlos inmediatamente á sus manos, sin perjuicio de que para las esplicaciones ó conferencias que V.E. estime convenientes, siempre me tendrá á su disposizion (*sic*). De Real órden lo expreso á V.E. para su conocimiento y fines que mejor estime. Dios...» [41].

Un mes se retrasó el titular de Hacienda en responder a Rodríguez de Arias, y lo hizo para recordarle que, aunque él había solicitado a sus subordinados que pidieran a Marina la documentación, ello no se había efectuado: «… he sabido con disgusto que no ha sido así»[42]. Tres días más tarde, Camacho escribía de nuevo a Rodríguez de Arias significándole que, una vez dada cuenta al rey de los referidos proyectos, el monarca había considerado que «para formar juicio acerca de la cuantía de aquellos fondos, y de los plazos ó fechas en que deban cumplirse, es conveniente y aun indispensable que se sirva remitir á este Ministerio los indicados proyectos, en cuales tenga relacion con su parte económica, y todo aquello que pueda contribuir al mayor acierto en la apreciacion del costo y épocas de pago del material referido»[43], misiva a la que Rodríguez de Arias contestó con otra anunciándole que le remitía toda la documentación requerida y, de nuevo, se mostraba dispuesto a mantener cuantas reuniones fueran necesarias para concretar y comenzar a hacer efectivo el proyecto de renovación del material y construcción naval: «De RO lo digo a V.E. manifestándole de nuevo que estoy dispuesto a tener con V.E. todas aquellas conferencias y en donde le explicara lo que crea necesario para el mas perfecto conocimiento de todos los extremos que comprende el citado Plan»[44].

Esta mutua correspondencia se alargó durante meses, sin resultado alguno, hasta el cese de Rodríguez de Arias como ministro de Marina, que se produjo el 13 de octubre de 1883, cuando Sagasta fue sustituido por Cánovas del Castillo al frente del Gobierno, y Rodríguez de Arias por Valcárcel en el Ministerio. No obstante, antes de abandonar el Gobierno, Rodríguez de Arias puso en marcha también una reforma en las estructuras administrativas de la Marina; y así, creó la «Junta Directiva del Ministerio que dirigió la Marina con la Junta Superior Consultiva. Nació la Dirección de Material y el Tribunal Supremo de la Armada se refundió con el de Guerra bajo la denominación de Consejo Supremo de Guerra y Marina»[45]. Por tanto, esta su segunda experiencia ministerial puede calificarse como verdaderamente ilusionante, pues se sentaron las bases materiales y administrativas para el renacimiento del poder naval español, aunque las expectativas se vieran frustradas, al menos en parte, en años posteriores.

---

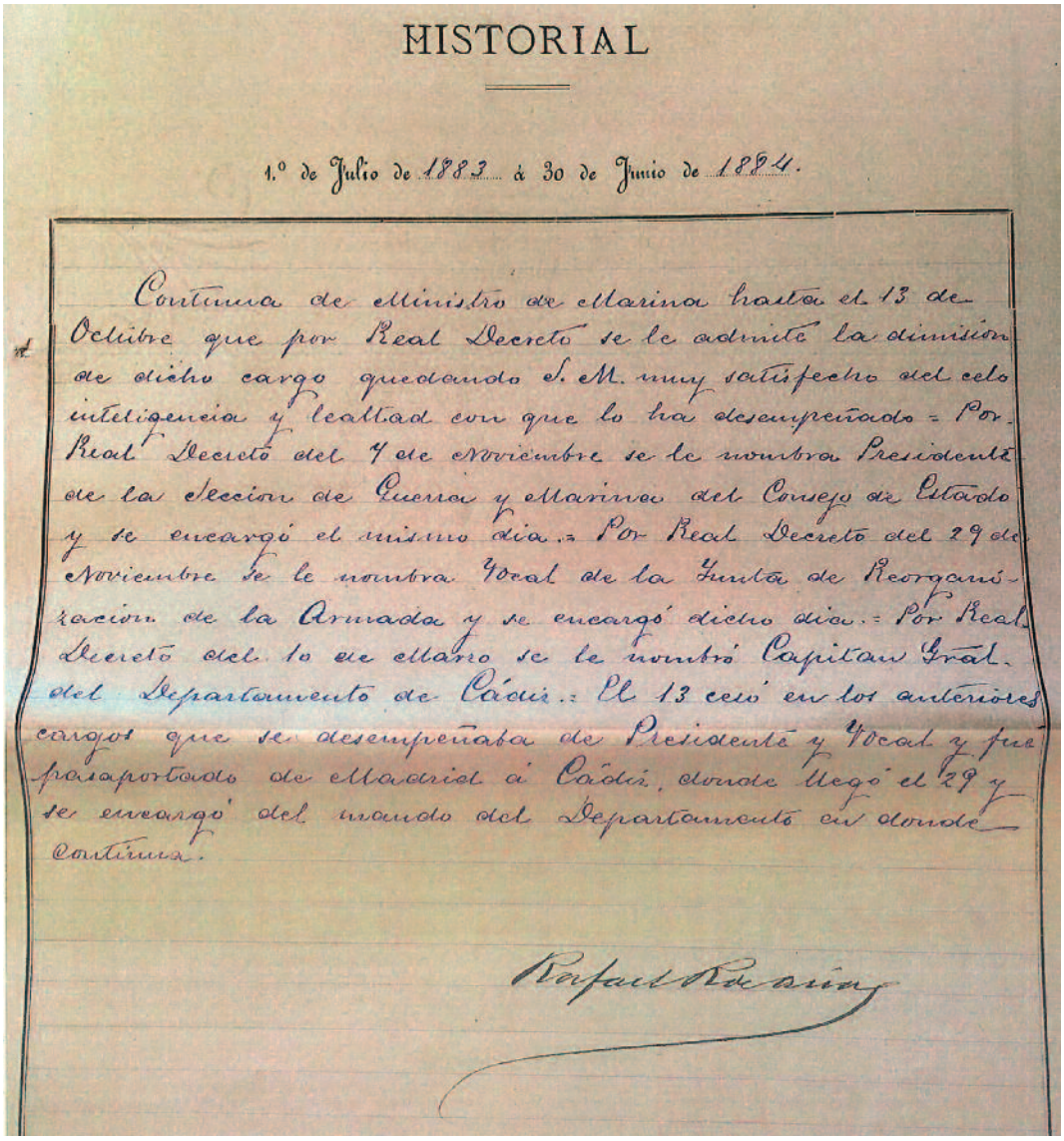
(41) Ib., carta del ministro de Marina, Rodríguez de Arias, al titular de Hacienda, Camacho, de 27 de marzo de 1883.

(42) Ib., carta de Juan Francisco Camacho a Rodríguez de Arias, 27 de abril de 1883.

(43) Ídem, 30 de abril de 1883.

(44) Ib., carta de Rodríguez Arias a Camacho, 5 de mayo de 1883.

(45) CERVERA PERY, art. cit., pp. 873-874.



HISTORIAL

1.º de Julio de 1883 á 30 de Junio de 1884.

Continua de Ministro de Marina hasta el 13 de Octubre que por Real Decreto se le admite la dimision de dicho cargo quedando S. M. muy satisfecho del celo inteligencia y lealtad con que lo ha desempeñado = Por Real Decreto del 7 de Noviembre se le nombra Presidente de la Seccion de Guerra y Marina del Consejo de Estado y se encargó el mismo dia. = Por Real Decreto del 29 de Noviembre se le nombra Vocal de la Junta de Reorganizacion de la Armada y se encargó dicho dia. = Por Real Decreto del 10 de Marzo se le nombró Capitan Gral. del Departamento de Cádiz. = El 13 cesó en los anteriores cargos que se desempeñaba de Presidente y Vocal y fué pasaportado de Madrid á Cádiz, donde llegó el 29 y se encargó del mando del Departamento en donde continua.

Rafael Rodriguez

Expediente personal de Rafael Rodríguez de Arias, en el que se señala su dimisión como ministro de Marina el 13/10/1883, y otros nombramientos (AGMAB, Secretaría...)

Sin embargo, como había ocurrido otras veces, no se quiso dejar de lado su veteranía y sabiduría en asuntos de Marina, por lo que en los escasos tres años que transcurrieron hasta su tercer y último nombramiento como ministro del ramo, pasó a ocupar diferentes cargos en los que su experiencia fue crucial para el buen y acertado desempeño del que una vez más hizo gala. Así, el 7 de

noviembre de 1883 fue nombrado consejero de Estado[46], y también presidente de la Sección de Guerra y Marina de este organismo[47]. Igualmente, fue nombrado vocal de la Junta de Reorganización de la Armada, y en esa condición presentó a sus compañeros, en febrero de 1884, una extensa ponencia, de casi sesenta páginas, en la que volvía a mostrar su amor por la Marina y su preocupación por su deficiente estado:

> «España necesita marina; pues entonces, si es una necesidad nacional y la exijen (*sic*) de consuno el presente, su porvenir, su situacion geográfica y sus pasadas glorias, que viven para estimulo y enseñanza, debe contemplarse como cuestion de honra y alentarnos, el inspirarnos todos en que no hay sacrificio que así se llame cuando la rueda de nuestro empeño está unida á la honra de nuestra Patria. ¿Puede improvisarse el material flotante? ¿Puede hacerlo la nacion española en las circunstancias actuales? ¿Debe intentarlo? ¿Tiene medios de conseguirlo con recursos nacionales sin apelar al extranjero? ¿A qué limites debe ceñirse?»[48].

Además, hacía público su malestar por el hecho de que, transcurrido un año desde que él presentara al Consejo de Ministros su plan de reforma y construcción naval, nada o casi nada se había adelantado al respecto:

> «Hará ya pronto un año que ocupando el que tiene la honra de leeros este escrito el cargo de Ministro de marina, é inspirándose en su amor á la institucion, no amor egoista ni creo de aspiraciones estrechas, sino amor á una institucion honrosa é imprescindible para España inspirándose en su deseo más que en sus facultades, cumpliendo el compromiso que su conciencia y su convicción le imponian, y atento al llamamiento que se dirigia en la prensa y en la tribuna á las Cámaras al espíritu nacional y á la Marina misma, presentó á la deliberacion del Consejo de Ministros un Proyecto en que no solo hacia presente la necesidad de ensanchar nuestro escaso y deficiente material flotante y la forma en que debia intentarse á su juicio, sino tambien la necesidad de emprender reformas más ó menos valientes en su administracion y personal».

Finalmente, solicitaba que la Junta asumiera su plan como propio y que así lo aprobara en virtud de dictamen.

---

(46) «De acuerdo con lo propuesto por mi Consejo de Ministros, vengo en nombrar Consejero de Estado al Contraalmirante de la Armada D.ª Rafael Rodriguez Arias, como comprendido en el articulo 5.º de la Ley organica de dicho Consejo destinándole á la Seccion de Guerra y Marina del espresado (*sic*) alto Cuerpo = Dado en Palacio á siete de Noviembre de 1883. Alfonso. El Presidente del Consejo de Ministros José de Posada Herrera». AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, real decreto de 7 de noviembre de 1883 nombrando a Rodríguez de Arias consejero de Estado.

(47) «S.M. el Rey (q.D.g.) se ha dignado nombrar Presidente de la Seccion de Guerra y Marina del Consejo de Estado á D. Rafael Rodriguez de Arias, Consejero de la misma Seccion. = Dado en Palacio á siete de Noviembre de mil ochocientos ochenta y tres. Alfonso. El Presidente del Consejo de Ministros José de Posada Herrera». Ibídem, real decreto de 7 de noviembre de 1883 nombrando a Rodríguez de Arias presidente de la Sección de Guerra y Marina del Consejo de Estado.

(48) Ib., ponencia presentada por Rodríguez de Arias el 25 de febrero de 1884 a sus compañeros de la Junta de Reorganización de la Armada.

DON ALFONSO XII,

REY CONSTITUCIONAL DE ESPAÑA.

Por cuanto en atencion á los distinguidos méritos y servicios de vos el Contra-almirante de la Armada D. Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio, he venido en elegiros y nombraros por Real Decreto de diez del actual Capitan general del Departamento de Marina de Cadiz y Presidente de su Junta Económica. Por tanto os doy y concedo cumplido poder y facultad para que como tal Capitan general podais regir y gobernar dicho Departamento con arreglo á las atribuciones declaradas en las Ordenanzas de Marina y órdenes adicionales á ellas. Mando al Almirante de la Armada, á los Oficiales generales y particulares de todos los cuerpos de la Armada, á los de todas las armas é institutos del Ejército, Intendentes, Ministros, Autoridades y funcionarios de otros ramos, os hayan y reconozcan por tal Capitan general del Departamento de Marina de Cadiz, y os guarden y hagan guardar, segun lo que á cada uno respectivamente toque, todas las honras, preeminencias y exenciones que os pertenecen; y que presentado que sea este Título, firmado por mí, y refrendado por el Ministro de Marina, con el *Cúmplase* del Presidente de la Junta Superior Consultiva del ramo, al Jefe de la Seccion de Contabilidad, disponga se tome razon en la Intervencion Central y anote lo conveniente para el goce de sueldo segun Reglamento.

Dado en Palacio á 24 de Marzo de 1884.

Título de Capitan general del Departamento de Marina de Cadiz á favor del Contra-almirante Don Rafael Rodriguez de Arias

Real título a favor de Rodríguez de Arias como capitán general del departamento de Cádiz, 24/3/1884 (AGMAB, Secretaría...)

En marzo de 1884 fue destinado a Cádiz, de nuevo como capitán general del departamento y presidente de su junta económica. En tal condición, relata Cervera Pery, el Ayuntamiento de San Fernando reconoció sus múltiples desvelos en pro de su localidad natal poniendo su nombre a una de sus calles, en agradecimiento «a la cesión por parte de la Armada de terrenos de su jurisdicción en la que tuvo intervención muy directa, así como por su resuelta actitud para impedir el despido de operarios del arsenal de la Carraca y su firme oposición al traslado de la Capitanía General á Cadiz. En las actas del Cabildo de San Fernando constan expresivas frases de gratitud hacia ese "benemérito hijo del pueblo"»[49].

Dos años permaneció al frente del departamento gaditano, hasta que el 19 de mayo de 1886 se vio obligado a ceder el mando, por razones de salud, al contralmirante Lobatón, retirándose él a la corte. Sin embargo, a pesar de esos problemas de salud y de sus más de sesenta años, cuando ya había perdido parte del brío característico de la juventud, a finales de ese mismo año acogió con la responsabilidad y fortaleza de ánimo que le caracterizaban la llamada que le hizo Sagasta para asumir por tercera y última vez la titularidad del Ministerio de Marina. La *Gaceta de Madrid* recogía así este nombramiento:

> «En atención á las circunstancias que concurren en el Contraalmirante de la Armada D. Rafael Rodríguez Arias, Senador del reino y Ministro que ha sido de Marina; En nombre de mi Augusto Hijo el Rey D. Alfonso XIII, y como Reina Regente del Reino, Vengo en nombrarle Ministro de Marina. = Dado en Palacio á diez de Octubre de mil ochocientos ochenta y seis. MARÍA CRISTINA. El Presidente del Consejo de Ministros, Práxedes Mateo Sagasta»[50].

Por tanto, fue nombrado ministro de Marina por tercera vez, coincidiendo con ese periodo de cinco años, el más largo de todos, en el que Sagasta ocupó la presidencia del Consejo de Ministros: entre noviembre de 1885 y julio de 1890, el denominado «gobierno largo» del ilustre riojano. Fue ahora cuando, aprovechando tiempos de cierta estabilidad política, Rodríguez de Arias decidió presentar un proyecto/programa de construcción naval, basado fundamentalmente en el que su antecesor en el cargo, José M.ª Beránger, había formulado meses antes, así como en el programa aprobado por el Consejo de Ministros en 1883 a iniciativa del propio Rodríguez de Arias.

Rodríguez González expuso las dificultades que este proyecto tuvo que superar para su aprobación, tras entrar en el Senado el 29 de febrero de 1886, obstáculos descritos en *Época* de la siguiente y muy ilustrativa manera:

> «… está a punto de naufragar la escuadra que aún no ha empezado a construirse. Pero el ministro, señor Rodríguez Arias, es piloto experto, y al ver en peligro el buque, fuese a buscar al capitán y le dijo: "señor Sagasta, o me reviste Vd. De todos los poderes para sacar a flote esta nave, o sin reparar en el qué dirán las

(49) CERVERA PERY, art. cit., p. 874.

(50) *Gaceta de Madrid*, lunes 11 de octubre de 1886, núm. 284, p. 119, nombramiento de Rafael Rodríguez de Arias como ministro de Marina, 10 de octubre de 1886.

gentes, abandono la embarcación, aunque perezca la mercancía". El señor Sagasta comprendió que era preciso acceder a lo que se pedía, y nuevo Eolo, amansó los vientos, y nuevo Neptuno, serenó los mares»[51].

El proyecto fue definitivamente aprobado en el Senado por 82 votos a favor y solo once en contra, obteniendo la sanción regia el 12 de enero de 1887, fecha de entrada en vigor del que se llamó «Plan Rodríguez Arias». Todos los detalles técnicos, económicos y legales de este proyecto son analizados extensamente por Rodríguez González, por lo que nos remitimos a su obra *Política naval de la Restauración (1875-1898)* para un más pormenorizado análisis de estas cuestiones, que no pueden ser objeto de tratamiento aquí. Pero se puede concluir con él que el «plan naval de Rodríguez Arias representa la máxima expresión de la política naval de la Restauración»[52]. Las razones expuestas por este autor son bien sencillas, pues señala que los buques de guerra cuya construcción se había iniciado con anterioridad a la ley «fueron construidos gracias a ella. Los sucesivos intentos de reforzar la escuadra posteriores a 1887 intentaron completar el programa de Rodríguez Arias». En su opinión, el mayor problema que encontró este programa naval para su efectiva realización fue el financiero, pues no dependió del crédito extraordinario, sino de una mejor gestión del ordinario, lo que no se produjo, además de que sufrió las consecuencias de una importante reducción de lo que habría de aportar el presupuesto colonial, lo que lastró definitivamente su cumplimiento. Una última causa alega este autor para justificar el revés experimentado por un plan quizá demasiado ambicioso: el hecho de que Rodríguez Arias confiara en la capacidad de los astilleros españoles para hacer efectivo el completo plan de construcción naval cuando la realidad, tozuda, decía lo contrario[53].

No obstante lo anterior, en el haber de Rodríguez de Arias en esta su tercera y última etapa como ministro de Marina puede señalarse, sin lugar a dudas, la aprobación, inserta en el proceso general de codificación del derecho español y, por tanto, también del militar, del nuevo Código Penal de la Marina de Guerra, de 24 de agosto de 1888, siguiendo así la estela del Código Penal del Ejército de Tierra, aprobado cuatro años antes, en 1884. El nuevo Código Penal de la Marina de Guerra pretendía, como explicó el mismo ministro Rodríguez de Arias, «conservar el espíritu de las Ordenanzas de la Armada; reunir en un solo cuerpo de doctrina el derecho penal marítimo-militar; simplificarlo en lo posible y armonizarlo con el del fuero común, en cuanto sea compatible con los severos e indispensables principios de la disciplina militar: éstos han sido los propósitos que presidieron la redacción del Código y en los que se inspira». Dada su dilatada vigencia –hasta 1945, fecha de aprobación del nuevo Código de Justicia Militar–, parece que el objetivo perseguido se alcanzó con creces.

---

(51) Rodríguez González, A.: *Política naval de la Restauración (1875-1898)*. Madrid, 1988, p. 240.

(52) Ibídem, p. 316.

(53) Ib., pp. 316-320.

Años más tarde, y como consecuencia de la aprobación de este cuerpo legal, se promulgaron tanto la Ley de Organización y Atribuciones de los Tribunales de Marina como la Ley de Enjuiciamiento Militar de Marina, ambas de 10 de noviembre de 1894, completando así la reforma de toda la legislación sobre justicia militar de la Armada.

La caída del gobierno de Sagasta el 21 de enero de 1890 propició la dimisión de Rodríguez de Arias como ministro de Marina, que fue sustituido por el contralmirante Juan Romero y Moreno. Un año antes, sin embargo, se había producido su ascenso al empleo de vicealmirante de la Armada:

> «A propuesta del Consejo de Ministros y para cubrir vacante reglamentaria, en nombre de mi augusto Hijo el Rey Don Alfonso XIII y como Reina Regente del Reino, Vengo en promover al empleo de Vicealmirante de la Armada al Contraalmirante Don Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio. = Dado en Palacio a los cuatro días del mes de Noviembre de mil ochocientos ochenta y nueve. Maria Cristina. El Presidente del Consejo de Ministros. Práxedes Mateo Sagasta»[54].

Desde su dimisión hasta su fallecimiento, producido dos años después, Rodríguez de Arias ocupó diversos cargos en la Administración de nuestra Marina: vocal de la junta creada para examinar el proyecto de reglamento orgánico de la Marina (19 feb. 1890), presidente de la Junta de Ordenanzas, de la que ya era vocal (4 jul. 1890), presidente del Centro Superior Facultativo de la Marina (9 jul. 1890) y vocal de la Junta de Clasificación del Personal de todos los Cuerpos de la Armada (16 ab. 1891). Su devoción por la Marina le hizo dedicarse a ella en cuerpo y alma, a veces más allá de lo físicamente tolerable, hasta los últimos días de su vida.

Por último, cabe señalar que Rodríguez de Arias fue elegido senador dos veces: la primera, por la provincia de Santa Clara (Cuba), desde 1881 hasta 1884, y la segunda, como senador vitalicio, a partir de 1886 y hasta 1891, año anterior a su fallecimiento[55]. Como miembro de la Cámara alta defendió a capa y espada los intereses de la Marina de Guerra, como se desprende de la lectura de los discursos que allí pronunció, en los que hizo una defensa a ultranza de sus planes, ya expuestos en este trabajo, de reforma y reconstrucción del ramo. Tal empeño le valió, en numerosas ocasiones, el aprecio y reconocimiento público de los responsables de los astilleros y empresas españolas dedicadas a la construcción naval[56].

---

(54) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Raf(ael Rodríguez Arias y Villavicencio, promoción de Rodríguez de Arias al empleo de vicealmirante, 4 de noviembre de 1889.

(55) Su primera elección como senador queda acreditada en el acta electoral firmada el 14 de septiembre de 1881. Prestado el juramento correspondiente el 29 de octubre del mismo año, comenzó a ejercer como senador a todos los efectos (www.senado.es)

(56) «Reunida hoy Junta Directiva Navieros Barcelona ha acordado por unanimidad felicitar calurosamente a VE por sus declaraciones favorables a que la construcción de la nueva escuadra se haga por la industria nacional. Presidente: Federico Nicolau Joaquin Ginebra Severino Yzaguirre Buenaventura Balcells Rafael Baster Francisco Gusi Secretario Juan de Arana».

Don Alfonso XIII

POR LA GRACIA DE DIOS Y LA CONSTITUCIÓN REY DE ESPAÑA

Y EN SU NOMBRE Y DURANTE SU MENOR EDAD

LA REINA REGENTE DEL REINO

Conviniendo *proveer los empleos de* Vicealmirante *de la Armada en personas de valor, mérito y servicios, y atendiendo á que concurren muy distinguidamente estas circunstancias en vos el* Contraalmirante Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio,

he venido en elegiros y nombraros Vicealmirante *de la propia Armada* por Real Decreto de cuatro de Noviembre del corriente año, con la antigüedad de treinta de Octubre anterior,

dándoos y concediéndoos todas las honras, gracias, preeminencias y exenciones que por razón de este empleo os tocan, en la forma que se previene en las Ordenanzas y Reglamentos.

Por tanto, *mando á los Oficiales generales y particulares de todos los Cuerpos de la Armada y á los de todas las Armas é Institutos del Ejército, Intendentes, Ministros, Autoridades y funcionarios de otros ramos, os reconozcan á vos el referido* Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio *por tal* Vicealmirante *de la Armada, guardándoos y haciendo se os guarden todas las distinciones que por este empleo os pertenecen y debéis gozar, y que los Oficiales de inferior graduación á la vuestra y demás dependientes de Marina á quienes corresponda, obedezcan las órdenes del servicio que les diéreis, tanto por escrito como de palabra. Y que presentada que sea esta Patente, firmada por Mí, y refrendada por el Ministro de Marina, con el* Cúmplase *del Almirante de la Armada, al Director de Contabilidad, disponga se tome razón en la Intervención Central y anote lo conveniente para el goce de sueldo, según Reglamento.*

Dada en Palacio á 20 de Noviembre 1889.

Patente de Vicealmirante de la Armada para Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio.

Patente de vicealmirante de la Armada para Rafael Rodríguez de Arias, 20/11/1889 (AGMAB, Secretaría).

Premios y condecoraciones recibidas

Más de cincuenta años de servicio permitieron a nuestro personaje recibir, en justa recompensa a sus indudables méritos y desvelos, numerosas condecoraciones tanto españolas como extranjeras. La primera de ellas, la de la Diadema Real de Marina por la defensa de la isla de Cuba, recibida el 20 de marzo de 1852, cuando ocupaba el empleo de teniente de navío. Seis años más tarde, el 9 de diciembre de 1858, se le concedía la Cruz sencilla de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, pero con antigüedad de 11 de agosto. Él mismo la había solicitado meses antes, remitiéndose su instancia con una copia de su hoja de servicios al Tribunal Supremo de Guerra y Marina. El real decreto de su concesión, refrendado por O'Donnell, decía lo siguiente:

> «Ex.mo S.or = S.M. la Reina (q.D.g.) se ha servido conceder á consulta del Tribunal Supremo de Guerra y Marina la cruz sencilla de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo á Don Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio Capitan de Fragata de la Armada con antigüedad de once de Agosto del presente año, en cuyo dia cumplió los plazos de reglamento. De Real orden lo digo á V.E. para su conocimiento, incluyendole, para el curso correspondiente la Real cedula espedida al interesado. = Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Madrid 9 de Diciembre de 1858. Leopoldo O'Donnell. Señor Ministro de Marina»[57].

El 22 de septiembre de 1862 fue condecorado con la Encomienda de Número de Isabel la Católica, como consta en una nota de la Dirección de Personal del Ministerio de Marina de 1863, cuando se solicitó para Rodríguez de Arias la Encomienda de la Real y Distinguida Orden de Carlos III, recompensa cuya concesión no procedía pues, precisamente el año anterior, había sido condecorado con la primera:

> «Dirección de personal. = Exc.mo Sr. = El Sr. Ministro de Estado con fecha 21 del actual me dice lo siguiente: "Exc.mo Sr. Enterada la Reyna (q.D.g.) de la comunicación de V.E. de 16 del actual, en que reitera las propuestas hechas en 16 de Junio último de la Encomienda de la Real y distinguida orden de Carlos tercero á favor del Capitan de fragata D. Rafael Rodriguez de Arias y Villavicencio por los servicios que (…) en S.to Domingo, Veracruz y Marruecos; S.M. ha tenido á bien resolver manifieste a V.E. como de su Real órden (*sic*) lo ejecuto, que el espresado (*sic*) Sr. Rodriguez Arias fue agraciado con la Encomienda de numero de la Real órden de Ysabel la Catolica en 22 de Setiembre ultimo á propuesta del Ministro de

---

AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, telegrama de la Junta Directiva de Navieros de Barcelona a Rodríguez de Arias.

(57) Ib., real decreto de 9 de diciembre de 1858 concediendo a Rodríguez de Arias la Cruz sencilla de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo. Al parecer, la real cédula que se expidió a tal efecto llevaba mal escritos los apellidos del interesado, por lo que se solicitó su modificación, lo que se hizo el 3 de enero de 1859.

S.M. en Tanger, en premio del tacto y firmeza desplegados durante su permanencia en (...)". Y de igual Real orden lo traslado a V.S. para su noticia. = Dios gu.e a V.E. = Madrid 27 de Noviembre de 1863. S.r Capitan G.ral del Departamento de Ferrol»[58].

Efectivamente, «en premio del tacto y firmeza desplegados durante su permanencia en Saffi», se le había concedido ya la Encomienda de Isabel la Católica[59].

Siguiendo un riguroso orden cronológico, Rodríguez de Arias fue igualmente recompensado con el título de oficial de la Orden de San Carlos de Mónaco (2 jun. 1866), el de comendador de la Orden de la Concepción de Villaviciosa, Portugal (27 en. 1868), la Gran Cruz de Isabel la Católica (20 ab. 1871), o la Placa y Gran Cruz de la Orden de San Hermenegildo:

«Ex.mo Señor. = El Rey (q.D.g.) se ha dignado conceder á consulta del Consejo Supremo de Guerra y Marina la Placa y Gran Cruz de San Hermenegildo á Don Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, Contralmirante de la Armada con la antigüedad de veintitres de Enero del corriente año. Y de Real órden lo digo á V.E. para su conocimiento, con inclusion de las competentes cédulas. = Dios gu.e á V.E. m.s a.s = Madrid 28 de Abril de 1878 (…) de Ceballos. Señor Ministro de Marina»[60].

Ya en los años finales de su carrera recibió sus últimas distinciones: la Gran Cruz de la Orden del Mérito Naval con distintivo blanco (8 oct. 1880), y el título de gran oficial de la Orden de los Santos Mauricio y Lázaro de Italia (21 ab. 1881).

Cabe señalar, como indica Cervera Pery, que Rodríguez de Arias era marqués consorte de Blegua «por su matrimonio con María Joaquina de Heras Mergelina Fernández de Valdespino…», pero que jamás hizo uso de este título nobiliario[61].

Fallecimiento

El estado de salud de Rodríguez de Arias se debilitó de tal forma en 1892 que incluso la reina, quien le tenía inmenso aprecio, envió un telegrama al Gobierno por intermedio del jefe de su cuarto militar: «S.M. la Reina me encarga pregunte á V.E. por el estado del Vicealmirante Rodríguez Arias». Desgraciadamente, Rodríguez de Arias falleció el 3 de agosto de 1892 a las ocho de la mañana, lo que al día siguiente comunicó a la reina el presidente

(58) Ib., nota de la Dirección de Personal del Ministerio de Marina, de 27 de noviembre de 1863, dirigida al capitán general del departamento de Ferrol.

(59) Ib., real orden comunicada al ministro de Marina el 21 de noviembre de 1863.

(60) Ib., real orden de 28 de abril de 1878 concediendo a Rodríguez Arias la Placa y Gran Cruz de San Hermenegildo.

(61) Cervera Pery, art. cit., p. 873.

del Consejo de Ministros, Antonio Cánovas del Castillo, en respuesta a su consulta: «Tengo el sentimiento de manifestar á V.E. que en el día de ayer falleció el Vicealmirante D. Rafael Rodriguez de Arias debiendo tener lugar el sepelio el 5 del corriente á las nueve de la mañana. = Dios gu.e á V.E.»[62].

Así se le comunicaba igualmente al vicepresidente del Senado desde la secretaría militar del Ministerio de Marina, señalando el lugar de enterramiento: «… debiendo tener lugar la conducción del cadaver el 5 del corriente á las 9 de la mañana desde la casa mortuoria Hermosilla, 11, al cementerio de San Justo»[63]. Desde el Senado se nombró una comisión encargada de acompañar el cuerpo, comisión formada por los siguientes senadores: Manuel Azcárraga, Julián B. López Chavarri, Emilio Bravo, Antonio María Fabié, Martín Esteban Muñoz, Adolfo Bayo, José M.ª Manresa y Adolfo Merelles[64].

Concluía así sus días uno de los grandes hombres de la historia de nuestra Marina: el vicealmirante Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, quien desde los múltiples empleos y destinos desempeñados a lo largo de más de cincuenta años, unas veces en la mar, otras en la Administración, sirvió a España con un objetivo principal: el engrandecimiento de la Marina de Guerra, a la que amó profundamente.

---

(62) AGMAB, Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, expediente personal de Rafael Rodríguez Arias y Villavicencio, carta del presidente del Consejo de Ministros, Antonio Cánovas del Castillo, a la reina de 4 de agosto de1892, comunicando el fallecimiento del vicealmirante Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio.

(63) Comunicación del fallecimiento de Rodríguez de Arias al vicepresidente del Senado por parte de la Secretaría Militar del Ministerio de Marina, 3 de agosto de 1892 (www.senado.es). También en Archivo del Senado, leg. 383, n.º 4(9).

(64) Ib., comisión nombrada para acompañar al cementerio el cadáver del Excmo. Sr. Senador don Rafael Rodríguez Arias. Como suplentes figuraban el vizconde de los Asilos, Lorenzo Domínguez, Salustiano Sanz, Vicente Romero y Girón, Juan Jacinto Riaño y el conde de Torreanaz.

APÉNDICE DOCUMENTAL *

Por su interés, se reproduce a continuación en su integridad la hoja de servicios del vicealmirante don Rafael Rodríguez de Arias y Villavicencio, tal y como se encuentra en su expediente personal, en la sección Secretaría, Asuntos Personales, leg. 620/1046, del Archivo General de la Marina Don Álvaro de Bazán, en Viso del Marqués (Ciudad Real):

«Hoja de servicios de D. Rafael Rodríguez de Arias Villavicencio natural de San Fernando provincia de Cadiz su estado (…) salud (…) nació en once de Mayo de mil ochocientos veintitrés. Es hijo de D. José (Jefe del Cuerpo) y de Doña María de los Dolores.

11 de agosto 1836	Guardiamarina	5 años 8 meses 14 días
25 abril 1842	Yden (*sic*) de 1.ª clase	6 meses 24 días
19 noviembre 1842	Alférez de navío con antigüedad 23 septiembre 1842	4 años 8 meses 29 días
18 agosto 1847	Teniente de Navío	10 años 3 meses 7 días
25 noviembre 1857	Capitán de Fragata	6 años 7 meses 6 días
1 julio 1864	Capitán de Navío	5 años 2 meses 14 días
15 septiembre 1869	Yden de 1.ª clase	2 años 11 meses 12 días
27 agosto 1872	Contra Almirante	17 años 2 meses 3 días
30 octubre 1889	Vice-Almirante con la antigüedad de 30 de octubre	

»Clasificacion de los abonos que le corresponden.

»Por el natalicio de la Princesa de Asturias, Real decreto de 12 de Enero de 1852, art. 9.º (…) 1 Año. Idem del Principe de Asturias, Real decreto de 18 de Diciembre de 1857, art. 7.º (…) 2 Años. Por la navegacion de ida y vuelta á Ultramar, según el articulo 6.º del Reglamento de la Orden de San Hermenegildo (…) (1). En suspenso este abono.

(*) Al igual que en el resto de este trabajo, se ha respetado escrupulosamente la grafía original de los documentos transcritos, por lo que esta, en muchos casos, no coincide con los actuales usos y normas de la Real Academia Española.

»Mandos de mar.

»Buques.

»Balandra *Donacion*. Vapor *Vigilante* int.º Goleta *Ysabel 2.ª* Goleta *Cruz*. Vapor *Blasco de Garay*. Vapor *Vasco Nuñez de Balboa*. Fragata *Villa de Madrid*. Escuadra del Mediterraneo.

»Mandos y destinos que desempeñó en tierra.

»En el Arsenal de la Carraca. En el Armamento de la Esperanza. En el Arsenal de la Carraca. Asignado á la Fragata *Cristina*. Ayudante interino de la Mayoría de Cádiz. Yden id id. Asignado al S.or Francisco de Asís. A las órdenes del Jefe encargado de la revista pasada al Colegio. Asignado a la Fragata *Esperanza*. 1.º mayo 1856 Ayudante fiscal del Tribunal Supremo de Guerra y Marina. 19 Diciembre 1856 1.er Secretario de la Direccion General de la Armada. 29 Diciembre 1861 Oficial de (…) del Comandante General del Apostadero de La Habana. Oficial de la Direccion de Armamentos. 7 Junio 1864 1.er Secretario de la Junta Consultiva. 20 Diciembre 1864 Director del Personal. Octubre 1868 Vocal de la Junta provisional de Gobierno de la Armada con el cargo de la Seccion del Personal. Julio 1872 2.º Jefe de Cartagena y (…) General del Arsenal. Septiembre 1872 Secretario General del Ministerio de Marina. Mayo 1874 Ministro de Marina. Enero 1875 Vocal de una Junta presidida por el Excmo. S.or Almirante D. Joaquin Gutierrez de Rubalcaba. 29 Mayo 1876. Presidente de la Junta de ampliacion de los fondos de los buques de guerra. Vocal de la Junta Superior Consultiva. 28 Enero 1879 Comandante General de la Escuadra y Apostadero de Filipinas. 1882 Capitan General Departamento de Cádiz. 13 Enero 1883 Ministro de Marina.

»Extracto de las navegaciones á Ultramar, mares en que navegó y combates y acciones de guerra en que se halló.

»1837 Bergantin *Tascon*. Fragata *Esperanza*, salió de Cádiz para la Habana el 4 de Diciembre llegando á dicho puerto el 29 de enero. 1838 Bergantin *Marte*. Desempeñó repetidos cruceros y comisiones sobre la costa N. de la Isla de Cuba. 1840. Fragata *Esperanza*. Salió de la Habana para Ferrol en 26 de Enero y llegó el 4 de Mayo. Bergantin mercante *Pelicano*. De Ferrol á Cádiz. Bergantin mercante nuevo *Enrique*. Salió de Cádiz el 21 de Noviembre y llegó a la Habana el 2 de Enero (1841). 1841 Fragata *Ysabel 2.ª* Bergantin *Patriota*. 1842. Navego por Cuba y Jamaica. 1842. Fragata mercante *Leontina*. Salió de la Habana para Cádiz el 1.º de Mayo y llegó el 6 de Junio siguiente. 1844. Fragata *Cristina*, por el Mediterraneo. Nota: Sostuvieron bloqueo sobre las plazas de Alicante y Cartagena y en convinacion (*sic*) con el

Ejército batieron los puertos del último punto. Siguió por el Mediterraneo, asistio al bombardeo de Tanger llevado á cabo por escuadras estrangeras al mando del Principe de Toinville. 1845 Salio de Cádiz para la Habana el 29 de Abril de 1845 y llegó el 4 de Junio siguiente, siguio por Cuba y Megico (*sic*). 1846. Corbeta *Luisa Fernanda*, por el mismo sitio. Nota: Presenció el huracan notable de este año. Vapor *Bazan*. Bergantin *Nervion*.1847. Balandra *Donacion*. Por la Ysla de Cuba desde (…) 1848. Vapor (…) 1849. Fragata *Ysabel 2.ª* Bergantin *Habanero*. Salió para Cádiz el 29 de Abril llegando el 2 de Junio. Vapor *Vigilante*. Desempeñó repetidas comisiones entre Cádiz, Algeciras, Malaga, Almería y Presidios de Africa. 1850. Fragata *Esperanza*. Salió para la Habana en 27 de Marzo, y llegó el 7 de Mayo siguiente. Siguió cruzando entre La Habana y Cabo de San Antonio, á fin de evitar invasiones de piratas. Goleta *Ysabel 2.ª* Visito los Puertos de la Isla de Cuba y desempeñó repetidos cruceros y comisiones algunas de ellas de indole especial y delicadas, dadas las circunstancias políticas de la Ysla de Cuba. 1852. Fragata francesa *Grande Antilla*. Salió de la Habana para Cádiz en 21 de Abril y llegó el 2 de Junio siguiente. Vapor *Don Francisco de Asís*. Salió para Vigo, regresando á Cádiz. 1853. Fue al (…) de Gracia y volvió a Santander siguió á Cádiz, pasó á Nápoles con la Escuadra al mando del Brigadier Rubalcaba, volvió a Palermo. Vapor Ingles *Frantfort* (*sic*). De Palermo a Gibraltar. Vapor Mercante *Mercurio*. De Gibraltar á Cádiz. Goleta *Cruz*. Desempeñó comisiones por las Canarias, Azores, Costas de Galicia, Portugal y Andalucía. Nota. Fue recomendado al Gobierno por el Capitan General de Canarias y cuando el alzamiento de 1854 se le concedió por la Junta de S.ta Cruz de Tenerife el empleo de Comandante de Ejército de que no hizo uso. 1855. Entregó el mando de la Goleta *Cruz* y pasó á Cádiz por tierra. 1856. Destinado en Madrid. 1857. Id. 1858. Vapor Correo *Europa*. Salió de Cádiz para la Habana en 12 de Octubre y llegó en 3 de Noviembre. Vapor *Blasco de Garay*. Desempeñó distintas comisiones en Veracruz, Tampico, Caracas, Cumaná[,] la Guaira, S.to Domingo y Port-au-Prince y Honduras, visitando todos los puertos de Cuba, Puerto Rico y S.to Domingo. Nota. Concurrió á las operaciones que prepararon la anesion (*sic*) de S.to Domingo. Tubo (*sic*) la honra de ser mencionado honorificamente por el Gobierno de S.M. aprobado con frases altamente honrosas todas comisiones y celebrado el estado militar y marinero de su buque. 1861. Nota. Asistió a la ocupacion de Megico por los ejercitos aliados siendo personalmente quien pidio la rendicion de Vera Cruz y arbolando la bandera Española en San Juan de (…) 1862. Vapor *General Alava*. Fué á trasporte (*sic*) de Megico á la Habana.Vapor Correo *Almogaver*. Salió de la Habana para Cádiz el 20 de Enero y llegó el 19 de febrero. 1862. Vapor mercante *Pensamiento*. Pasó á las Yslas Canarias para desempeñar una comision facultativa, sobre la perdida del vapor correo *Cantabria*. Volvió á Cádiz. Fragata *Triunfo*. Salió de Cádiz para el Pacifico el 10 de Agosto y llegó á Janeiro el 27 de octubre despues de varias escalas, siguió para el Pacífico.Vapor francés *Saintongo* (*sic*). Salió de Montevideo el 17 de Noviembre y llegó a Janeiro el 22. Siguió viageá España el 16 de Diciembre. Vapor *Nuñez de Balboa*. Navegó por el

Mediterraneo en las costas de España, presidios de Africa y Marruecos. Nota. Estubo (*sic*) encargado de resolver una cuestión diplomatica. Navegó despues por la Costa de Galicia.1867. Volvió al Mediterraneo. Fragata *Villa de Madrid*. Pasó á Civita Vechia (*sic*). Estuvo en Roma; pasó a Tolon, vino á la costa de España. Fue á Portugal con los duques de Montpesier (*sic*). 1868. Volvió á Cádiz. Nota. Tomó parte en el movimiento revolucionario de Setiembre. 1869. Fragata *Almansa*. Mas órdenes del Ministro en el Mediterraneo. 1872. Vapor (…) De Cartagena á Barcelona. 1873. Escuadra del Mediterraneo. Fragata *Villa de Madrid*. Por el Mediterraneo. Vapor mercante *Pasages* (*sic*). De Barcelona á Cádiz.

»Cruces y condecoraciones españolas y extranjeras.

»Mayo 1852. Cruz de la Marina de diadema Real. 8 Enero 1859. Cruz sencilla de San Hermenegildo con antigüedad de 18 Agosto 1858. 22 Setiembre 1862. Encomienda de Numero de Ysabel la Catolica. 2 Junio 1866. Oficial de la Órden de San Carlos de Monaco. 27 Enero 1868. Comendador de la Orden de la Concepcion de Villaviciosa. 20 Abril 1871. Gran Cruz de Isabel la Católica. 8 Octubre 1880. Gran Cruz de la Orden de Merito Naval, con distintivo blanco. 21 Abril 1881. Gran Oficial de la Orden de los Santos Mauricio y Lazaro de Ytalia».

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS
Coronel de Máquinas (R)

Con un recuerdo al crucero Méndez Núñez *y a las víctimas del suceso ocurrido a la salida de Ferrol, a la vista del Segaño, el 5 de febrero de 1955.*

LA HISTORIA VIVIDA

El siniestro del torpedero *Habana*

A las siete de la mañana del 5 de abril de 1888, a las pocas horas de su salida de Ferrol, cuando navegaba a la vista de Vigo formando parte de la escuadrilla de torpederos (división de Ferrol) que se dirigía al Mediterráneo, reventó la caldera del torpedero *Habana*, produciendo muertos y heridos. Este desgraciado suceso fue reseñado por la prensa de toda España, que describió la catástrofe con multitud de detalles. La noticia fue también recogida por el *Boletín del Círculo de Maquinistas de la Armada* (número 12, de 1 de abril de 1888), publicación hoy rara, cuyo primer número salió el 15 de noviembre de 1872 y que despareció en noviembre de 1935. Fue una revista de gran interés, por su contenido sobre la maquinaria de los buques españoles que ya son historia. Con información veraz obtenida en el mismo buque a su llegada al departamento, aunque sin estar en posesión de todos los detalles de la catástrofe, el *Boletín* intentaba esclarecer las causas de esta catástrofe. La noticia la ofrecía así:

> «Salió el torpedero *Habana* formando parte de la escuadrilla de torpederos a las siete de la mañana del día 5 del presente mes, y a las pocas horas de estar en la mar, cuando aún resonaban en los oídos de los tripulantes las últimas frases cariñosas de las despedidas, un pequeño estremecimiento, seguido de lastimeros quejidos, les hizo comprender que algunos de sus compañeros no volverían a estrechar entre sus brazos a los seres queridos de los cuales cinco horas antes se habían separado.

Así era en efecto; una densa columna de vapor que salía por la escotilla de la máquina anunciaba una desgracia. Poco después se contaban cuatro cadáveres y algunas horas más tarde la noticia corrió con la rapidez del rayo y las familias de las desgraciadas víctimas lloraban su desgracia.

Seis individuos componían la dotación de máquina del torpedero *Habana*. El segundo maquinista D. José Manso y Brazal, el cuarto maquinista D. José Bernardo García Montero, los fogoneros de primera clase Ángel Fernández Rivas y José Caridad Picado y los de segunda Pedro Martínez Vidal y Antonio Aneiros Fernández; el obrero torpedista José Barreiro Seijas estaba también agregado como auxiliar de los maquinistas.

Todos estaban en los departamentos de máquinas o caldera desde la salida de Ferrol, y como a las once y media subía incidentalmente a cubierta el torpedista; después el Sr. Manso mandó al fogonero José Caridad que procurara trincar la tapa de la chimenea[,] la cual rodaba por la cubierta con los muchos balances del buque, ocasionados por la mucha mar con que navegaba la escuadrilla.

Antes de terminar el fogonero la faena que le ordenó el primer (¿?) maquinista, ocurrió la catástrofe. Fue el único ileso, debido a un afortunado incidente. Se acercó a la escotilla de la cámara de calderas y allí, en la escala, sin poder subir a cubierta porque se lo impedían horribles quemaduras, encontró a su compañero Fernández. El otro, Pedro Martínez Vidal, yacía inerte y como herido por el rayo. Estos dos desgraciados estaban en la cámara de caldera cuando ocurrió la catástrofe.

En la máquina tenía lugar un cuadro no menos conmovedor. Los dos maquinistas y el fogonero Aneiros, también con crueles quemaduras, pugnaban por salir a cubierta, lo que no pudieron hacer por sí solos; ayudados por sus compañeros de dotación, subieron por fin, para morir momentos después.

Pasemos muchos detalles, que omitimos porque solo recordarlos causa horror; a las seis de la tarde falleció D. José Manso, a las doce de la noche el fogonero Ángel Fernández y a las dos de la madrugada el cuarto maquinista D. Bernardo García Montero.

El torpedero *Ariete* y el crucero *Destructor*, luego, pretendieron remolcar al *Habana* y, después de una lucha desesperada, lo consiguió el segundo, entrando en el puerto de Corcubión al amanecer del día seis.

Los cadáveres fueron sepultados en el cementerio de aquel pueblo, y el fogonero Aneiros se encuentra relativamente mejorado a la hora que escribimos estas líneas.

El torpedero fue conducido a este puerto por el vapor *Ferrolano* y poco después de llegar tuvimos la ocasión de ver con detenimiento la caldera en que ocurrió el siniestro.

Es [la caldera] del sistema empleado en las locomotoras, pero el hogar es de hierro Lowmoor, y está consolidada con el resto de la caldera por medio de estays también de hierro, enroscados en la plancha y remachados después.

En la parte superior del hogar se desprendieron los remaches de cuarenta y uno de estos estays hundiéndose la plancha en una extensión de medio metro cuadrado próximamente, sin que presentase la más ligera grieta; el agua y el vapor salieron por los agujeros que dejaron los tirantes.

El fogonero José Caridad y el obrero torpedist[a] declaran que la presión era de 95 libras cuando subieron y el agua se marcaba en el nivel en ocho pulgadas y media.

La presión máxima a que están cargadas las válvulas de seguridad es de 150 libras.

Procurando reconstruir en la mente el cuadro de la catástrofe, se tropieza con mil detalles que harían difícil creer los horrorosos resultados del siniestro, si de ello no se tuviesen desgraciadamente pruebas evidentes.

Se concibe la muerte de los fogoneros que estaban en la cámara de la caldera, por ser reducido el espacio y estar cerrada la escotilla, pero viendo la disposición del mamparo que separa la máquina de la caldera, no se comprende cómo pudieron sufrir la horribles quemaduras nuestros infortunados compañeros y el fogonero Aneiros. Una pequeña puerta pone en comunicación los dos departamentos y por ella debió [de] pasar el agua y el vapor que ocasionó la desgracia.

Nada podemos aventurar respecto a las causas que pudieran motivar el siniestro; la disposición de los estays es la peor que se puede adoptar, y a su falta de solidez en la unión con la plancha se debe a nuestro juicio el hundimiento del cielo del horno y el siniestro por consiguiente que nos privó de dos amigos y compañeros, a cuyas familias enviamos nuestro pésame más sentido asociándonos a su justísimo dolor».

Los torpederos fueron un tipo de buques que gozó de gran aceptación entre las generaciones más jóvenes de la Marina seguidoras de la *Jeune École*, teoría del almirante francés y ministro de la guerra Hyacynthe Laurent Aubé, y del almirante Reveilleve, expuesta en su obra *La guerra marítima y los puertos militares de Francia*, quienes preconizaban la construcción de cruceros en lugar de acorazados, es decir, buques más maniobreros, rápidos, muy artillados y de gran radio de acción. Tenían el apoyo de los ministros José María Beránger, Rodríguez Arias y Pezuela, y de personalidades como el contralmirante Carranza, Fernando Villaamil, Joaquín Bustamante, Isaac Peral, Montojo y otros. El almirante Antequera y un sector minoritario de jefes y oficiales brillantes (Núñez Blanco, Durán, Maestre…) apoyaban, por el contrario, los acorazados.

Siguiendo esta línea de acción, en 1885 se bautizaron dos torpederos con los nombres de *Acevedo* y *Ordoñez*, mientras que el tercero se entregó en 1886. Los tres presentaban ligeras diferencias en desplazamiento y velocidad.

A la recepción de estos tres torpederos siguió otra serie con los *Orión, Barceló, Habana* y *Ejército*, aprobados por el plan de construcciones de 1883 y entregados de 1886 a 1887. El primero fue construido en Kiel (Alemania); el segundo, en los Astilleros Normandie, de El Havre (Francia); el tercero fue construido por la firma Thornycroft-Chiswick y costeado por el casino español de La Habana, en suscripción popular motivada por la crisis de las Carolinas; y el cuarto, con cargo al Ejército de Tierra, se construyó en los talleres de Otero y Gil en La Graña (La Coruña) en 1888. Todos desplazaban entre 60 y 88 toneladas, con una velocidad entre 19 y 21 nudos.

Entresacamos el *Habana* de esta serie para concretar que este buque desplazaba 67 toneladas, andaba 21 nudos, con una autonomía de 1.000 millas a velocidad económica, y tenía 16 hombres de dotación: un teniente de navío de 2.ª, un oficial, dos maquinistas, un torpedista y once marineros. Disponía de una caldera tipo ferrocarril y de una máquina alternativa de 780 CV. Iba armado con dos tubos lanzatorpedos Schwartzkopff y con dos ametralladoras Nordenfelt de 25 mm. Su construcción fue autorizada por real orden de 15 de julio de 1886 y se dio de baja en 1919 como Torpedero número 45.

Detrás vendrían otros.

NOTICIAS GENERALES

Jornada Científica Nacional. Valladolid (España)

Organizada por la Universidad de Valladolid, con la colaboración del Ministerio de Defensa y del Instituto de Historia y Cultura Naval, el día 2 de abril de 2019 se celebró una jornada científica nacional dedicada al tema general «Las dimensiones humana y científica tras la vuelta al mundo de Magallanes y Elcano», bajo la dirección de Beatriz Sanz Alonso. El programa consistió en una conferencia inaugural y seis mesas redondas, como detallamos a continuación.

Luego de la apertura de la Jornada, que ofició la vicedecana de Ordenación Académica de la Facultad de Filosofía Letras, Cristina de la Rosa Cubo, en el aula magna Lope de Rueda, se pronunció la conferencia «Expedición de Magallanes-Elcano. La primera vuelta al mundo», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío (R), del Instituto de Historia y Cultura Naval y director de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL.

Mesa redonda 1

Coordinadora, doctora Carmen Martínez Martínez

«Crónicas a mano alzada. Ilustrando el Nuevo Mundo», por Manuel de la Fuente Baños, grado de Periodismo;

«Allende los mares: la difusión de la cultura a través de la traducción individual», por María Eugenia Pastor Ramos, grado en Estudios ingleses;

«Batalla naval y zarzuela; el caso de Trafalgar», por Ana Calonge Conde, doctorado en Musicología;

«El Cervantes de América», por José Francisco Villacís Conrado, grado en Español: Lengua y Literatura;

«El corso en Indias; una guerra a comisión», por Jesús Rodríguez Plaza, grado en Historia;

«La producción de eboraria barroca», por Alberto Tundidor, grado en Historia del Arte.

Mesa redonda 2, en el salón de grados

Coordinadora, doctora Victoria Cavia Naya

«Contratos de fletamento: análisis descriptivo del discurso jurídico en lengua inglesa en la estructuración retórica del género desde la lingüística del corpus», por Lucía Sanz, grado en Estudios Ingleses;

«Pigafetta: La búsqueda de Tierra Firme de la conciencia europea», por Álvaro Luis Rodríguez Sanz, grado en Español: Lengua y Literatura;

«La evolución del inglés a través de la piratería: Lengua, Literatura e Historia», por Isabel Betés Calvo, Alexia Martínez Carnicero y Alba Roldán García, grado en Estudios Ingleses;

«Galeones e instrumentos náuticos en el siglo XVI», por Lucía Hernando Martín, grado en Historia;

«Identidades de la poesía hispanoamericana», por Andrés Mauricio García Torres, grado en Español: Lengua y Literatura;

«"Navegante que navega la nave / vuelve hacia allá". El romance del Conde Olinos», por Raúl Ortiz Lazagabaster, grado de Estudios Clásicos.

Mesa Redonda 3, en el aula magna Lope de Rueda

Coordinadora, doctora Leonor Pérez

Cortometraje *El hombre pez*;

«El concepto del viaje en la Edad Moderna: entre la experiencia y el temor», por Guillermo Martín Sanz, grado en Historia;

«La expedición de Álvaro de Mendaña: una crónica periodística», por Sofía Revenga Bécares, grado en Periodismo;

«El mantón y el Galeón de Manila: usos en la vida y en las artes españolas», por Marta Cuevas y Paula Díez, grado en Historia del Arte;

«Las repercusiones de la navegación en la poesía del Siglo de Oro», por Alexandre García, grado en Español: Lengua y Literatura;

«Origen y evolución de la lengua inglesa en el territorio estadounidense», por Claudia García Muñoz y Victoria Herrero Revuelta, grado en Estudios Ingleses;

«América y el transporte marítimo», por David Díez Laso, Jennifer Esquivel y Alicia Fernández, grado en Estudios ingleses.

Mesa redonda 4, en la sala de juntas

Coordinador, doctor Salvador Gómez García

«Corsarios españoles. En defensa de la Corona», por Ángel Alcubilla Campos, Santiago José del Castillo Toquero y Gonzalo Jiménez Fernández, grado en Historia;

«El mundo acuático en la mitología china: dragones, dioses y seres acuáticos», por Blanca Díaz y María Herreras, grado en Historia del Arte;

«Los buques malditos», por Claudia Pérez Conde, grado en Español: Lengua y Literatura;

«"¡Sólo tenías un trabajo!" Estudio descriptivo de los oficiales de la Armada inglesa durante el sitio de Cartagena de Indias», por Mónica Berrocal López, Miguel Conde Armada y Daniel Escribano Blanco, grado de Estudios Ingleses;

«La revolución cartográfica en el siglo XVI», por Paloma Barragán García, grado en Historia;

«Lope de Vega más allá de las fronteras españolas», por Adrián Velasco, grado en Español: Lengua y Literatura.

Mesa redonda 5, en la sala de juntas

Coordinadora, Ana Calonge Conde

«La Armada Invencible y los supervivientes del naufragio en Irlanda», por Laura Carnicero Herrero, Abril González Berzosa y Clara Ibáñez González, grado en Estudios Ingleses;

«La piratería en la Edad Moderna», por Andrea Neira Antón, grado en Historia;

«La eboraria y el comercio de marfil en Europa antes del comercio con Filipinas», por María Tordera, grado en Historia del Arte;

«El tráfico de esclavos y su influencia en la cultura», por Sonia Baquero Pereira y Anahí Brírez Ricardo, grado en Estudios Ingleses;

«La defensa de la América hispana: los protagonistas», por Isabel García Vidal, grado en Historia;

«Los refugiados del vapor *Habana* durante la Guerra Civil», por Sandra Cabrejas Sanz y Andrea Delgado Calle, grado en Estudios Ingleses.

Mesa redonda 6, en el aula magna Lope de Rueda

Coordinadora, doctora María Eugenia Pastor Ramos

«La metáfora conceptual y la inmigración», por Sandra López, Silvia Mena y Beatriz Caraballo, grado en Estudios Ingleses;

«Relaciones artísticas entre Japón y Méjico: un viaje por el arte nambán», por David Díez Galindo, doctorado en Arte;

«El Pacífico en el siglo XVI: el Lago español», por Emilio Burgos Escudero, grado en Historia;

«Tagalo vs. chabacano, lenguas en conflicto», por Clara González Valcárcel, grado en Español: Lengua y Literatura;

«El mar y los monstruos marinos. Mitología china», por Sara Martín y Ángela Monteagudo, grado en Historia del Arte;

«La poesía en la Sudamérica del siglo XX», por Rocío Hernández Ledesma y Raúl Castilla Marcos, grado en Humanidades y grado en Estudios Ingleses.

Se certificaron nueve horas de asistencia, previa firma.

Para más información dirigirse a:

Universidad de Valladolid
Facultad de Filosofía y Letras

Plaza del Campus s/n
47011 Valladolid
Tlef.: 983 42 30 05
C/e: http://www.fyl.uva.es

V centenario del nacimiento de don Pedro Menéndez de Avilés. Mesa Redonda. Madrid (España)

El 9 de abril de 2019, el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) organizó en Madrid, como continuación de las Jornadas de Historia Marítima celebradas en Avilés los días 14, 15 y 16 de marzo de 2019 con la colaboración del Ayuntamiento y de Comandancia Militar de Marina de aquella ciudad, una mesa redonda para resaltar, en la capital de España, con ocasión del quinto centenario de su nacimiento, la figura del almirante Pedro Menéndez de Avilés, cuyo currículo y trayectoria naval es difícilmente superable. En palabras de la organización, «la Armada quiere rendir tributo a su recuerdo y a su gran legado, cinco siglos después de haber venido a este mundo para más gloria de España y de sus gentes de mar».

Mesa redonda. Intervinieron:

«Marino y corsario», por Marcelino González Fernández, capitán de navío (R), subdirector de la Liga Naval Española, moderador;
«El mundo de Pedro Menéndez de Avilés (1519-1574). Del viaje de Magallanes y Elcano a la proyección Mercátor», por José María Moreno Martín, licenciado en Historia, del Museo Naval de Madrid;
«La Carrera de Indias», por José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director de la Revista de Historia Naval (IHCN);
«Conflictos religiosos en Europa. Los hugonotes», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, licenciada en Historia, de la Universidad Complutense de Madrid;
«Adelantado de la Florida», por José María Madueño Galán, capitán de navío (R), consejero colaborador del IHCN;
«Hermanamiento entre San Agustín y Avilés», por Román A. Álvarez González, licenciado en Geografía e Historia, investigador;

Las sesiones se desarrollaron en el salón de actos del Cuartel General de la Armada, calle Juan de Mena 1, Madrid.

Para más información dirigirse a

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

Premios Virgen del Carmen de la Armada española. Madrid (España)

La Jefatura de Estado Mayor de la Armada ha convocado los Premios Virgen del Carmen para 2019, en virtud de la resolución 600/VdC/2019, de 30 de enero, cuyo extracto se publicó en el *Boletín Oficial del Estado* número 52, del viernes 1 de marzo de 2019. En su primer párrafo se establece

> «La Armada española, con la finalidad de fomentar el interés y la afición por el mar y los asuntos navales, estimular en la juventud las vocaciones por los oficios y profesiones navales y difundir la cultura naval en todo el ámbito nacional, en uso de las competencias que le otorga la Instrucción 3/2010 de 10 de febrero, del Jefe de Estado Mayor de la Arma, por la que se establecen las normas para la concesión de los premios «Virgen del Carmen» de la Armada, convoca los premios «Virgen del Carmen» correspondientes a 2019, con arreglo a las siguientes bases»:

Premios

— Libros. Dotado con 5.000 euros.

Para el mejor trabajo que en cualquier manifestación histórica, científica, literaria o humanística contemple, analice o relacione la vinculación de España al mar y a la Armada, en su ámbito nacional o en su proyección marítima ultramarina.

— Juventud. Dotado con 1.000 euros para el alumno que realiza el trabajo y con 500 euros para el profesor del centro escolar que lo dirija.

Para el mejor trabajo en el que se destaque la contribución de la Armada a la sociedad en cualquier época, realizado por alumnos de Bachillerato, de Formación Professional de grado medio y de los dos últimos cursos de Enseñanza Secundaria Obligatoria (ESO), a través de sus correspondientes centros educativos.

— Pintura. Dotado con:

Primer premio, con 3.000 euros.
Segundo premio, con 1.500 euros.

Para las dos mejores obras en que, con creatividad pictórica, se plasme la actividad naval en cualquiera de sus aspectos, con el fin de conseguir el acercamiento entre la sociedad y la Armada.

— Fotografía. Dotado con 1.000 euros.

Para la fotografía que mejor plasme la vinculación de la Armada con su entorno, recogiendo motivos que reflejen los aspectos de sus múltiples facetas y actividades.

— Modelismo naval. Dotado con:
Premio modelo, 4.000 euros.
Premio maqueta o diorama, 2.000 euros.

Para el mejor modelo de nave, embarcación o buque, y para la mejor maqueta o diorama de instalaciones relacionadas con la historia y el arte de la construcción naval española, sin distinción de época, que tuvieran protagonismo en la historia naval española o cuyo diseño marcó un hito en el desarrollo de la construcción naval, y posean valor artístico y técnico significativo.

Las normas a que deben ajustarse la obras que opten a los premios están recogidas en el epígrafe segundo de la Resolución citada más arriba, la cual puede consultarse en el portal BDNS (Base de Datos Nacional de Subvenciones) http://www.pap.minhap.gob.es/bdnstrans.
Esta información también puede ampliarse dirigiéndose a

Instituto de Historia y Cultura Naval
Premios «Virgen del Carmen»
C/ Juan de Mena 1, 28014 Madrid (España)
Telf.: 913 79 50 50
C/e: ihcn@fn.mde.es

A la hora de distribuir este número, los plazos para la presentación de los trabajos ya se han cerrado (lo hicieron el 31 de mayo). La periodicidad trimestral de la REVISTA nos ha impedido ofrecer a nuestros lectores esta noticia con la debida anticipación. (*N. de la R.*)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución .....
.....
Dirección postal .....
.....
.....
País .....
Teléfono .....

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

☐ Revista de Historia Naval
☐ Cuadernos monográficos

con nuestra publicación

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

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos..., así como sobre 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, 28014 Madrid
Teléfono: (913) 12 44 27
C/e: ihcn@fn.mde.es

DOCUMENTO

Instrucción al maestre Pedro Díaz para hacer un viaje a las Antillas en misión de servicio

Instrucción entregada al maestre Pedro Díaz, del barco *Santiago el Mayor*, por el duque de Medina Sidonia, para hacer el viaje a Puerto Rico, Puerto de Plata y San Cristóbal de La Habana, en 1589, en misión de servicio y entregar pliegos de S.M. a los gobernadores respectivos, con especial cuidado de no tropezarse con ningún corsario.

(Catálogo de la colección de manuscritos de Martín Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval de Madrid. AMN, Ms. 12/23)

Instruccion delo que Vos Pedro Diaz maestre del Barco nombrado Santiago el mayor habeis de hacer en el viage que se os encarga yendo de aqui dia Puerto de Puerto Rico Puerto de Plata y S.ta Chaitoval dela Otava-na con despacho de Su Mag.d y por su R.l servicio.

G.

Partireis deste Puerto de S.ta Lucar de Barrameda con el primer buen tiempo que Dios fuere servido de daros y sin perder hora de el seguireis vuestra derecha derrota fasta Puerto Rico donde entregareis los pliegos de S. Ex.ia siguientes.

Un Pliego al Capitan Diego Menendez de Valdes Governador y Capitan General dela Isla de S.ta Juan de Puerto Rico por Su Mag.d

Asi mismo habeis de entregar al dicho Capitan Diego Menendez otro pliego de S. Ex.ia para D.n Pedro de Ledesma su Governador y Capitan Gral. dela Provincia de Cartagena para que hagan como se aciva el dicho Capitan Diego

Menendez le encamine con suma brebedad muy
a recaudo por ser muy importante al servicio
de S. M.

Habiendo entregado los dichos dos pliegos
habeis de pasar a Puerto de Plata donde dareis
a la Justicia de aquella Villa un pliego de S. M.
para Lope de Vega Porto Carrero su Presidente de la
Audiencia de S.to Domingo Governador y Capitan
general de la Isla Española para que luego a la
hora con Persona de recaudo lo envie a S.to Domingo
al dicho Lope de Vega.

Habiendo hecho el dicho enzerzo pasareis
al dicho Puerto de S.n Christoval de la Habana yen-
do por la Canal Vieja donde dareis otro pliego
de Su Mag.d que se os ha entregado al Maestre de
campo Juan de Texeda su Governador y Capitan
Gral. de la Isla de Cuba, que es triplicado de otros
dos que se le han enviado en ocho y quince de
este advirtiendo que no habiendo llegado Juan
de Texeda al Habana se entregue el dicho pliego
al General ~~Juan de Veide~~ Alvaro Flores, y en su
ausencia al General Juan de Veide estpañola, y por
ausencia de ambos le habia y ver el General Alvarez

tuez de Olazabal.

Y del entrego de todos los dichos pliegos habeis de tomar y traer certificaciones bastantes, y porque importa al Servicio de S. Mt. que los dichos pliegos no vengan á manos de enemigos procurareis con mucho cuidado y diligencia que esto sea así y quando lo que Dios no permita no se pudiere escusar el venir á sus manos hecharéis en la mar los dichos pliegos con peso de piedra ó fierro que los lleve brevemente á fondo, y desde luego habeis de ir prevenido para esto.

Y paraque hagais vuestra navegacion con el recaudo y seguridad que conviene haceis que velen por sus quartos los Maimeros de mas cuidado que hubiere en el dicho Varco, y todos los dias de vuestra navegacion amainareis las velas al amanecer hasta que salga el Sol, y descubrireis la mar, porque si acaso os hallaredes cerca de algun Corsario no os pueda descubrir, y vos le veais á el paraque deseeis pasar sin que tenga vista de vos, y quando

este lexos seguireis vuestro viage, y en caso
que en saliendo el Sol no veais ningun viario
dareis todas las velas y seguireis vuestro viage.

Todo lo qual haréis de cumplir como
se contiene en esta Instruccion sin descuidarse
punto della con el cuidado y diligencia que con-
viene al servicio de Su Mag.d y como se confia
de vuestra Persona. Fecha en S.n Lucar de
Barrameda á 16 dias del mes de Julio de 1580.=
El Duque de Medina Sidonia.=

Se há extraido del borrador que existe en el Codice n.º 25.
de los M. SS. de la Bib.ca de San Isidro el R.l de Madrid,
donde se confrontó en 19. de Dic.re de 1792. —

Martin Fern.z de Navarrete

Trascripción

Documento 23 T. 3º

Julio de 1589 [cruz]

Instrucción de lo que vos Pedro Díaz maestre del barco nombrado Santiago el mayor habéis de hacer en el viaje que se os encarga yendo de aviso a los puertos de Puerto Rico, Puerto de Plata y San Cristóbal de La Habana con despachos de Su Majestad y por su Real Servicio.

Partiréis de este puerto de Sanlúcar de Barrameda con el primer buen tiempo que Dios fuere servido de daros y sin perder hora de él seguiréis vuestra derecha derrota hasta Puerto Rico donde entregaréis los pliegos de S.M. siguientes:

Un pliego al capitán Diego Menéndez de Valdés, gobernador y capitán general de la isla de San Juan de Puerto Rico por su Majestad.

Asimismo habéis de entregar al dicho capitán Diego Menéndez otro pliego de S.M. para Don Pedro de Ludueña su gobernador y capitán general de la Provincia de Cartagena para que luego como le reciba el dicho capitán Diego Menéndez le encamine con suma brevedad muy a recaudo por ser muy importante al servicio de S.M.

Habiendo entregado los dichos dos pliegos habéis de pasar al puerto de Plata donde daréis a la Justicia de aquella villa un pliego de S.M. para Lope de Vega Porto Carrero su Presidente de la audiencia de Santo Domingo Gobernador y capitán general de la Isla Española para que luego a la hora con persona de recaudo lo envíe a Santo Domingo al dicho Lope de Vega.

Habiendo hecho el dicho entrego pasareis al dicho Puerto de San Cristóbal de La Habana yendo por la canal vieja donde daréis otro pliego de Su Majestad que se os ha entregado al maestre de campo Juan de Tejeda su Gobernador y capitán general de la isla de Cuba, que es triplicado de otros dos que se le han enviado en ocho y quinze de este advirtiendo que no habiendo llegado Juan de Tejeda al Habana se entregue el dicho pliego al general Álvaro Flórez, y en su ausencia al general Juan de Uribe Apallería, y por ausencia de ambos le abra y vea el general Martín Pérez de Olazabal.

Y del entrego de todos los dichos pliegos habéis de tomar y traer certificaciones bastantes, y porque importa al servicio de S.M. que los dichos pliegos no vengan a manos de enemigos procurareis con mucho cuidados y diligencia que esto sea así, y cuando lo que Dios no permita no se pudiera excusar el venir a sus manos echaréis en la mar los dichos pliegos con peso de piedra o hierro que los lleve brevemente a fondo, y desde luego habéis de ir prevenido para esto.

Y para que hagáis vuestra navegación con el recaudo y seguridad que conviene haréis que velen por sus cuartos los marineros de más cuidados que hubiere en el dicho barco, y todos los días de vuestra navegación amainareis

las velas al amanecer hasta que salga el sol, y descubriréis la mar, porque si acaso os hallaredes cerca de algún corsario no os pueda descubrir, y vos le veáis a él para que dejéis pasar sin que tenga vista de vos, y cuando esté lejos seguiréis vuestro viaje y en caso que en saliendo el sol no veáis ningún navío daréis todas la velas y seguiréis vuestro viaje.

Todo lo cual habéis de cumplir como se contiene en esta Instrucción sin exceder un punto de ella con el cuidado y diligencia que conviene al servicio de Su Majestad, y como se confía de vuestra persona. Fecha en Sanlúcar de Barrameda a 16 días del mes de julio de 1589. El duque de Medina Sidonia.

Se ha extraído del borrador que existe en el códice nº 25 de los manuscritos de la Biblioteca de San Isidro el Real de Madrid, donde se confrontó en 19 de diciembre de 1792.

Martín Fernández de Navarrete

(Transcripción de Ana Berenguer Berenguer)

RECENSIONES

Gutiérrez de la Cámara Señán, José Manuel: *La batalla de Midway. El punto de inflexión de la guerra del Pacífico*. Nowtilus (ISBN: 978-84-1305-014-0), Madrid, 2019, 345 páginas.

Relato de las diferentes etapas de la guerra del Pacífico durante la segunda guerra mundial, que condujeron a la gran batalla de Midway de principios de junio de 1942. El capitán de navío José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán comienza haciendo referencia al ataque por sorpresa a Pearl Harbor, en el que las fuerzas japonesas destruyeron la mayor parte de la flota de Estados Unidos en el Pacífico, excepto sus portaaviones, que no estaban en puerto, lo que no permitió a los japoneses completar la faena. Continúa narrando la expansión de Japón por el Pacífico. Sigue con el relato de la batalla del Mar del Coral, el primer enfrentamiento de la historia entre portaaviones y sus aeronaves sin que tomaran parte otras unidades de superficie. Cita el ataque de Estados Unidos a Tokio. Hace referencia a otras acciones. Y desemboca en la gran batalla de Midway, tema central del libro.

Desde el ataque a Pearl Harbor, Yamamoto no se sentía optimista. Conocía la capacidad de reacción de Estados Unidos y sabía que, con el paso del tiempo, la gran industria estadounidense iba a ser capaz de organizarse y de poner sus fábricas a trabajar a pleno rendimiento, lo que podía complicar la vida de Japón y la marcha de la guerra. Y el ataque norteamericano a Tokio le estaba dando la razón. Por todo ello, estaba convencido de que era necesario dar otro fuerte golpe a los norteamericanos, noquearlos y acabar con sus ganas de pelea cuanto antes.

El lugar escogido por los japoneses para el que podía ser el golpe definitivo a Estados Unidos fue el atolón de Midway, a mitad de camino entre América y Asia, que era una importante base avanzada norteamericana en el corazón del Pacífico, con un gran valor estratégico para el que fuese su dueño. Midway se hallaba en poder estadounidense, y Japón estaba decidido a apoderarse de él. En consecuencia, los japoneses se prepararon para tomar el atolón, y los estadounidenses se aprestaron para su defensa con todo lo que tenían a mano.

Y se produjo el ataque con una serie de acciones y reacciones que el autor narra de forma detallada. A lo largo de los enfrentamientos, hubo varios factores decisivos que De la Cámara Señán nos transmite de modo directo y ameno. El planeamiento estratégico, los despliegues tácticos, el uso de las fuerzas, representadas sobre todo por portaaviones y sus aeronaves, los radares, las exploraciones, la meteorología, la criptografía, la suerte... jugaron su papel en todo momento. El resultado final, pese a las importantes pérdidas sufridas por ambos bandos, fue beneficioso para Estados Unidos y, como dice el autor, supuso un punto de inflexión en la guerra del Pacífico. Hubo un antes

y un después de Midway, y los japoneses, que antes de la batalla creían tener la victoria al alcance de la mano, sufrieron un gran revés que selló su destino en la guerra y los puso en la senda de la derrota.

De la Cámara Señán complementa su relato con referencias a las unidades participantes y sus mandos, junto a una serie de cronologías de la guerra del Pacífico por años, desde sus comienzos en 1941 hasta su finalización en 1945. El resultado es un relato detallado y un profundo análisis de una parte de la guerra del Pacífico ocurrida durante la segunda guerra mundial de sumo interés para el que tenga curiosidad por el tema.

LÓPEZ DÍAZ, Juan Ángel: *Panamá, corazón del imperio español.* Almuzara (ISBN: 978-84-17558-94-9), Córdoba, 2019, 251 páginas.

Estudio detallado de Panamá y su influencia en la historia de España a lo largo de los tiempos, realizado por el coronel de Infantería de Marina Juan Ángel López Díaz. Comienza con un análisis de la importancia del istmo de Panamá, del que se traza una descripción antes de la llegada de los españoles, para a continuación desgranar las circunstancias en que estos pusieron allí el pie en su búsqueda de un camino hacia las islas de las Especias, que fue uno de los motores de los grandes viajes por mar y de los más importantes descubrimientos de la época.

El autor hace referencia a las peripecias de la mencionada búsqueda de las especias y a las conjeturas sobre su posible explotación, con referencias a Colón, Magallanes, Elcano, Andrés Niño, Loaisa, Saavedra y otros, con aciertos, fracasos y expediciones fallidas, hasta que Carlos I vendió a Portugal los derechos sobre las Molucas. Narra las actividades por tierras panameñas de Balboa, Pedrarias Dávila y otros. Cita la fundación de la ciudad de Panamá la Vieja y procede a su descripción. Y estudia la evolución de la población de la zona a lo largo de los siglos XVI y XVII, con tablas que detallan la situación por años, el número de casas, el número de habitantes, los impuestos, la evolución urbanística, etc. También hace un detenido estudio de la población existente: españoles, extranjeros, grupos étnicos y mestizaje: blancos, aborígenes, negros y descendientes de cruces raciales (cuarterones, mulatos, mestizos, etc.)

A continuación, López Díaz relata los trabajos desarrollados para atravesar el istmo de la mejor forma posible, en la búsqueda de la conexión entre el Atlántico y el Mar del Sur u océano Pacífico, como la mejor forma de tránsito y transporte de mercancías entre ambos océanos, trabajos que terminaron con el trazado de un camino de unión entre las dos orillas del istmo, que es descrito detalladamente con citas de puertos y ciudades y referencias a los primeros estudios para abrir un posible canal. Y profundiza en el tema con el estudio de la minería de la zona, el ciclo del oro, el de la plata, las diferentes rutas seguidas en su explotación, etc.

López Díaz hace una muy interesante descripción de las flotas, las ferias, los factores que intervinieron en sus éxitos y a veces en sus fracasos, las rutas,

los tornaviajes, los calendarios, los puertos, etc., que acompaña con tablas de salidas y llegadas por años. Y lo hace tanto para las flotas de la Carrera de Indias, entre Sevilla y el Nuevo Mundo, como para el galeón de Manila, cuya ruta discurría normalmente entre Manila y Acapulco.

En cuanto a las ferias, hace una interesante descripción de su organización, de la llegada de los barcos, de los almacenes, de las recuas de mulas y de muchos detalles más. Inserta una especial mención de las ferias de Portobello. Habla de su final y de la desaparición de las grandes flotas en el siglo XVIII. Comenta el control del tráfico y del comercio ejercido por la Monarquía, el régimen fiscal y las actividades de la Casa de Contratación de Sevilla. Y finaliza con un pequeño aporte documental: instrucciones, conferencias y reales cédulas.

Es un interesante libro que permite conocer en profundidad la importancia que Panamá tuvo para España a través de la historia, como foco centralizador y distribuidor del tráfico y comercio entre la Península, el Nuevo Mundo y el Pacífico, en un continuado y prolongado proceso que dio origen a la primera gran globalización de la historia.

HIGUERAS RODRÍGUEZ, M.ª Dolores (dir. científica): *La vuelta al mundo de Magallanes-Elcano. La aventura imposible, 1519-1522.* Planeta (V Centenario 1.ª Vuelta al Mundo) Lunwerg (ISBN CSIC: 978-84-00-10431-3; ISBN Ministerio de Defensa: 978-84-9091-386-4), Barcelona-Madrid, 2018, 247 páginas.

Libro en gran formato y magníficamente ilustrado, escrito en español e inglés, que en cuatro partes habla de todo lo relacionado con la gesta de la primera vuelta al mundo. Una gran aventura iniciada en septiembre de 1519, al salir Magallanes de Sanlúcar de Barrameda al mando de cinco barcos a la búsqueda de las islas de las Especias navegando hacia occidente, y finalizada tres años después por Elcano, al entrar de regreso en dicho puerto en septiembre de 1522 al mando de una nao *Victoria* cargada de especias, después de haber completado la vuelta al mundo por primera vez en la historia.

En la primera parte, «Navegando el Océano», M.ª Dolores Higueras Rodríguez hace un estudio de la navegación oceánica con referencias a la astronomía, la Casa de Contratación y la construcción naval. Continúa con comentarios sobre la Carrera de Indias, la organización de las flotas y su protección, y la recuperación de mercancías y materiales en barcos hundidos. Y termina con la descripción pormenorizada de la dura vida a bordo de la época: habitabilidad, higiene, uso del fuego, ordenanzas, responsabilidades, oficios, trabajos a bordo, disciplina, comidas, enfermedades, etc.

La segunda parte, escrita por Salvador Bernabéu y titulada «La primera circunnavegación del mundo», comenta la idea que en aquellos tiempos se tenía de la forma y las dimensiones de la Tierra. Habla de la génesis de la aventura de Magallanes, citando las capitulaciones, la organización, los

barcos, los víveres, las tripulaciones, etc. Comenta el desarrollo del viaje en sus diferentes etapas al navegar por el Atlántico, el estrecho de Magallanes, el Pacífico y el laberinto de islas del sudeste de Asia. Y finaliza con el regreso de Elcano a España al mando de la nao *Victoria.*

La tercera parte, «Viaje que cambió la imagen del mundo», obra de M.ª Luisa Martín-Merás Verdejo, está dedicada a los preparativos del viaje de Magallanes, a su realización, sus consecuencias e influencia en la cartografía de la época. Hace referencia a las primeras noticias que del viaje corrieron por el extranjero, surgidas de una relación firmada por Maximiliano Transilvano en octubre de 1522. Cita los problemas políticos derivados de la aventura. Comenta una serie de cartas náuticas posteriores a las juntas de Elvas-Badajoz. Y termina con el tratado de Zaragoza.

Y la cuarta parte, «Circunvalando la redondez del mundo», que firma M.ª Antonia Colomar Albájar, comenta los orígenes del tratado de Tordesillas de 1494, por el que Portugal y España se repartieron el mundo en dos zonas de influencia separadas por un meridiano situado 370 leguas al oeste de Cabo Verde. Continúa con un análisis de las búsquedas de un paso entre el Atlántico y el Mar del Sur. Sigue con el viaje de Magallanes y Elcano. Y termina con la junta de Badajoz, el tratado de Zaragoza –por el que España vendió a Portugal los derechos sobre las Molucas– y las rectificaciones introducidas en el Padrón Real de la Casa de Contratación, para añadirle los últimos descubrimientos al regreso de la *Victoria.*

Se trata de un libro muy completo, instructivo y ameno, que analiza con gran lujo de detalles la aventura de la primera vuelta al mundo desde todos sus ángulos, sin dejarse nada en el tintero.

LAUCIRICA, Sabino: *Las columnas del Imperio. Cuando los vascos conquistaron el mundo para la Corona española.* Beta III Milenio (ISBN: 978-84-17634-01-8), Bilbao, 2018, 365 páginas.

Interesante recopilación de etapas de la historia de España, con especial énfasis en aquellas en las que los principales protagonistas fueron vascos, narrada por el capitán de la Marina Mercante e investigador de la historia marítima vasca Sabino Laucirica. Es una amena narración en la que se alternan personajes muy conocidos con otros que no lo son tanto, repartida en seis capítulos.

El capítulo I, «La conquista del Nuevo Mundo», comienza con referencias a Colón, las capitulaciones de Santa Fe y el viaje al Nuevo Mundo. Y sigue con personajes como Juan de la Cosa, cuya cuna está en discusión entre Orduña (Vizcaya) y Santoña (Cantabria); Artieta, de Lekeitio (Vizcaya); Pascual de Andogaya (Álava); fray Juan de Zumárraga (Guipúzcoa), o Lope de Aguirre, de Oñate (Guipúzcoa), que llegó a declarar independiente de la corona de España un trozo de América del Sur, hasta que fue traicionado y asesinado, y su cabeza, expuesta al público en una jaula.

El capítulo II, «La conquista de las tierras de Oriente», hace referencia al camino de las especias. Habla de personajes como Juan Sebastián de Elcano, natural de Guetaria (Guipúzcoa), que tuvo el honor de ser el primer hombre en dar la vuelta al mundo, al regresar a España en 1522, al mando de la nao *Victoria*, procedente de las Molucas y cargada de especias; Andrés de Urdaneta y su tornaviaje por el Pacífico desde Filipinas a América, o Miguel López de Legazpi, adelantado de las Filipinas.

El capítulo III habla de «La conquista de Terranova», con referencias a los pescadores vascos y a los corsarios de Bayona. El capítulo IV se refiere a «La conquista de Inglaterra», con diferentes campañas, batallas y personajes como Martín de Bertendona, Juan Martínez de Recalde y Miguel de Oquendo. El capítulo V, «Héroes vascos en batallas navales», cita a Blas de Lezo, héroe de Cartagena de Indias; a Cosme Damián Churruca, héroe de Trafalgar, y a Miguel de Álava y Esquivel, que estuvo en Trafalgar, en la guerra de independencia contra los franceses y en Waterloo.

Y Laucirica finaliza con el capítulo VI, «El final de un imperio, el fuero vasco y la guerra», en el que hace un análisis de las actividades de los vascos a lo largo de la historia dentro y fuera de su territorio, y señala la presencia de muchos de ellos al servicio de la corona española, por lo general siguiendo tradiciones familiares o buscando fortuna. Cita algún personaje más de origen vasco; como Diego de Gardoqui y Arriquibar, nacido en Bilbao en 1735 y primer embajador en Estados Unidos. O algún otro personaje descendiente de vascos, como Simón Bolívar, nacido en Caracas en 1783, cuyos antepasados vivieron en Vizcaya. Y termina con Rafael Menchaca Ugalde, nacido en Plencia (Vizcaya), participante en la batalla de Machichaco en 1937, durante la guerra civil española, y fallecido en Santurce en 2002.

Como dice el propio autor, el libro narra la vida y milagros de algunos hijos del pueblo vasco de diferentes orígenes, profesiones y actividades: marinos, militares, exploradores, descubridores, políticos, religiosos, corsarios o simplemente aventureros, muchos de los cuales, de una forma u otra, estuvieron involucrados en la construcción y el posterior mantenimiento del gran imperio español.

M.G.F.

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

Advertencias

- Evítese el empleo de abreviaturas, cuando sea posible. Las siglas y los acrónimos, siempre con mayúsculas, deberán escribirse en claro la primera vez que se empleen. Las siglas muy conocidas se escribirán sin puntos y en su traducción española (ONU, CIR, ATS, EE.UU., Marina de los EE.UU., etc.). Algunos nombres convertidos por el uso en palabras comunes se escribirán en redonda (Banesto, Astano, etc.).
- Se aconseja el empleo de minúsculas para los empleos, cargos, títulos (capitán, gobernador, conde) y con la inicial mayúscula para los organismos relevantes.
- Se subrayarán (**letra cursiva**) los nombres de buques, libros, revistas y palabras y expresiones en idiomas diferentes del español.
- Las notas de pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias relacionados directamente con el texto, cuidando de **no mezclarlas** con la bibliografía. Se redactarán de forma sintética.
- Las citas de libros y revistas se harán así:

  — APELLIDOS, nombre: *Título del libro*. Editorial, sede de ésta, año, número de las páginas a que se refiere la cita.

  — APELLIDOS, nombre: «Título del artículo», el *Nombre de la revista*, número de serie, sede y año en números romanos. Número del volumen de la revista, en números arábigos, número de la revista, números de las páginas a que se refiere la nota.
- La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición, sustituyendo para la segunda y siguientes el nombre del autor por una raya. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.
- Las citas documentales se harán en el orden siguiente:

  Archivo, biblioteca o institución.
  Sección o fondo.
  Signatura.
  Tipología documental.
  Lugar y fecha.

PUBLICACIONES
Pd
DE DEFENSA

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE DEFENSA
SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

02145
9 770212 467007