

# REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año XLII

Segundo trimestre 2024

Núm. 164

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL  
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA  
DE  
HISTORIA NAVAL



Año XLII

Segundo trimestre 2024

Núm. 164

## REVISTA DE HISTORIA NAVAL

*Presidente:* D. Enrique Torres Piñeyro, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

*Director:* D. José Ramón Vallespín Gómez, capitán de navío, director del Departamento de Estudios e Investigación.

### CONSEJO DE REDACCIÓN

#### *Vocales:*

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist. <sup>a</sup>	D. Pedro Pérez-Seoane Garau, cap. de navío
D. Carlos Martínez Shaw, UNED	D. Iván Valdez-Bubnov, Universidad Autónoma de México
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia	D. Juan Eserigas Rodríguez, cap. de navío
D. David García Hernán, U. Carlos III	D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Enrique Martínez Ruíz, U. Complutense	D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. José M. <sup>a</sup> Blanco Núñez, cap. de navío	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Dolores González-Ripoll Navarro, CSIC
D. <sup>a</sup> Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense	D. <sup>a</sup> M. <sup>a</sup> Dolores Elizalde Pérez-Grueso, CSIC
D. Mariano Cuesta Domingo, U. Complutense	D. Eduardo Bernal González-Villegas, cap. de navío
D. <sup>a</sup> Marta García Garralón, UNED	D. Adolfo Morales Trueba, coronel
D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Valladolid	

*Secretario de Redacción:* D. José Enrique Guardia de la Mora, capitán de navío.

*Asesor editorial:* Juan Ozores Massó, capitán de navío

*Redacción, Difusión, Distribución y Administración:* D. Manuel Ángel Gómez Méndez.

Publicación trimestral: Segundo trimestre de 2024.

Precio unitario revista: 5 euros.

#### SUSCRIPCIÓN ANUAL:

Precio suscripción España: 16 euros.  
Precio suscripción Europa: 25 euros.  
Precio suscripción resto del mundo: 30 euros.

#### *Dirección postal, tfno. y c.e.:*

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

NIPO 083-15-091-7 (edición impresa)  
ISSN 0212-467X (edición impresa)

NIPO 083-15-092-2 (edición en línea)  
ISSN 2530-0873 (edición en línea)

Depósito legal M 16854-1983

*Impreso en España. Printed in Spain.*

*Imprime:* Ministerio de Defensa.

CUBIERTA ANTERIOR: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.

CUBIERTA POSTERIOR: Del libro *Regimiento de Navegación*, de Pedro de Medina (Sevilla, 1563).



Catálogo de Publicaciones  
de la Administración General del Estado  
<https://cpage.mpr.gob.es>



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

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

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

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL .....	7
<i>La defensa naval de Cartagena de Indias durante el siglo XVIII</i> , por José Manuel Serrano Álvarez .....	9
<i>La extraordinaria navegación de Juan Ladrillero al estrecho de Magallanes</i> , por Juan Ángel López Díaz .....	35
<i>El mito del apoyo a los submarinos alemanes en las costas españolas del Mediterráneo durante la Gran Guerra (1914-1918)</i> , por Gerhard Lang-Valchs .....	83
<i>Apuntes sobre la gestión de la Armada durante el reinado de Fernando VII</i> , por Faustino Acosta Ortega .....	107
<i>Acciones navales contra la Marina Real británica: tender vessels (1796-1808)</i> , por Rubén E. Vela y Cuadros .....	135
La Historia Marítima en el Mundo, por Guillermo Ortiz Ibáñez .....	157
La Historia Viva: <i>Un escritor en la mar: Delibes y su relación con la Armada</i> Noticias Generales	
Documento: <i>Diario de la campaña del año de 1744</i> , por Fernando Santos de la Hera .....	167
Recensiones: Marcelino González Fernández .....	173

## COLABORAN EN ESTE NÚMERO

**José Manuel SERRANO ÁLVAREZ** es licenciado y doctor en Historia por la Universidad de Sevilla y profesor titular en la Universidad de Valladolid (Área de Historia de América). Ha sido profesor en universidades de España, Estados Unidos República Checa, Colombia o Chile. Especialista en Historia de América, Historia Económica de la Edad Moderna e Historia Moderna con perfil atlántico. Sus áreas de investigación preferente son la historia naval, la historia militar y la historia económica, principalmente de la América de los siglos XVII y XVIII, con especial énfasis en la Nueva Granada con su epicentro de Cartagena de Indias. Atesora más de 75 publicaciones académicas, siete de ellas libros, entre las que se destacan: *Fortificaciones y tropas. El gasto militar en Tierra Firme, 1700-1788* (Sevilla, CSIC, 2004 [Premio Nuestra América 2002]), *Ejército y fiscalidad en Cartagena de Indias. Auge y declive en la segunda mitad del siglo XVII* (Bogotá, El Áncora Editores, 2006), *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805* (Madrid, Ministerio de Defensa, 2018 [Premio Virgen del Carmen de Libros 2017]), así como una veintena de trabajos sobre el virreinato de la Nueva Granada y Cartagena de Indias cuyo eje cronológico abarca desde mediados del siglo XVII a 1821.

**Juan Ángel LÓPEZ DÍAZ** es coronel de Infantería de Marina. Ha mandado, entre otras unidades, la 6.<sup>a</sup> Compañía de Fusiles del 2.<sup>o</sup> Batallón de Desembarco de la BRIMAR-TEAR y el 2.<sup>o</sup> Batallón de Desembarco del Tercio de Armada y el Tercio Norte. Ha sido jefe de inteligencia y operaciones de la Agrupación de Desembarco y jefe de la Sección de Comunicaciones y Sección de Guerra Anfibia de la Escuela de Aplicación, y ha estado destinado en el EMA (PLE) y el EMACON (J-34). Observador de Naciones Unidas en la antigua Yugoslavia y agregado de Defensa en Sudáfrica, ha superado los cursos de Guerra Naval, EMACON, NADEFCOL, *Amphibious Warfare* (Poole, Reino Unido), EW e idioma ruso, y es especialista en Comunicaciones. Ha colaborado en las obras: *Service to Country. Personnel Policy and the Transformation of Western Militaries* (Harvard University Press, 2006), *A Shift in the Security Paradigm. Global Challenges: Is Europe Ready to Meet Them?* (Springer, 2020), *Reflexiones sobre seguridad y defensa* (Asociación Española de Militares Escritores, 2021). Asimismo, es autor de los siguientes ensayos históricos: *Panamá, corazón del Imperio español* (2019), *Martín Alonso Pinzón. Un olvido injusto* (2022), *Epopeyas magallánicas. Rumbo a las Molucas y otras expediciones* (2024) y *La extraordinaria navegación de Juan Ladrillero* (en preparación). El coronel López Díaz también colabora habitualmente con los *Cuadernos de Pensamiento Naval*, la *Revista General de Marina*, el boletín *Eurodefensa*, el *Boletín de Infantería de Marina*, la *Revista Española de Defensa* y diversos medios de la prensa nacional.

**Gerhard LANG-VALCHS** es teniente coronel del ejército alemán de la reserva activa. Doctor por la Universidad del Sarre en 2011 (Saarbrücken, Alemania. Estudios Superiores de Historia, Teología, Germánicas, Hispánicas), es profesor de enseñanza media y traductor e intérprete jurado de español, alemán y catalán. Ha escrito una veintena de artículos de historia general sobre Andorra, principado cuya historia postal y filatélica constituye otra de sus líneas de investigación. Entre sus trabajos publicados relativos a estos y otros ámbitos temáticos son de destacar: «El correo carlista en el Maestrazgo (1872-1875)». *Millars. Espai i Història*, 43 (2017), 245-268; «La censura británica del correo interno español». *Eco Filatélico*, (abril 2015) (versión alemana: «Spanien Philatelie» [mayo 2015]; versión inglesa: «WWII. The British Censorship of Domestic Spanish Mail». *Civil Censorship Study Group Bulletin*, 42-3 [julio 2015], núm. 187); *Andorra entre las guerras* (2018); *Boris von Skossyreff: rey de los andorranos, agente de los alemanes* (m.f.), y *Plácido Ramón de Torres: From Founding to Master Forger* (2021).

**Faustino ACOSTA ORTEGA** es doctor en Ciencias Económicas por la Universitat de Barcelona, ingeniero técnico naval y máster en Historia Contemporánea. Ha desarrollado su carrera profesional en el campo de la gestión de la explotación de centrales nucleares, formando parte de

diversas misiones internacionales de colaboración con el Organismo Internacional de Energía Atómica. Ha coordinado la obra colectiva *El desarrollo de la industria nuclear en España. Contexto y retos empresariales* (2001) y publicado diversos artículos sobre historia naval y militar en el siglo XIX, el desarrollo de la tecnología nuclear y la teoría de juegos. Ha sido honrado con el nombramiento de embajador de la Marca Ejército. En la actualidad ejerce como delegado en Tarragona de la Real Liga Naval Española.

**Rubén E. VELA Y CUADROS** es graduado en Ingeniería Marina e Ingeniería Marítima por la Universidad de Cantabria, y ejerce de ingeniero técnico naval en una empresa del sector naval. Colaborador de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL desde 2021, sus artículos se han centrado en las campañas navales desarrolladas por la Armada durante las guerras revolucionarias francesas y las guerras napoleónicas. En 2017 publicó *Presas de la Armada española*, trabajo que desveló el origen de numerosos buques incorporados a la Real Armada por apresamiento, y que incluía el estudio de ciertos planos de buques que permitieron identificar otros custodiados en el Museo Naval, en especial el de la corbeta del siglo XIX *Diana*.

**Guillermo ORTIZ IBÁÑEZ** (Madrid, 1993) es graduado en Derecho por la Universidad Rey Juan Carlos y máster en Periodismo Radiofónico por la Antonio de Nebrija. En 2022 aprobó la oposición al Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos del Estado. Ha dedicado su vida laboral al mundo del periodismo y la gestión cultural. Trabajó en el periódico *La Razón* y en la emisora de radio Onda Cero; además, fue cofundador y subdirector de la revista digital cultural *Le Miau Noir*, donde realizó múltiples entrevistas. A lo largo de su efímera carrera, ha escrito numerosos artículos periodísticos y dedicado su tiempo libre a desarrollar hasta tres novelas. Hoy es el director técnico de la Biblioteca Central de Marina, en el Cuartel General de la Armada, y es asimismo profesor para las oposiciones al cuerpo del que es miembro.

**Fernando SANTOS DE LA HERA** es doctor en Historia, máster en Documentos y Libros, Archivos y Bibliotecas. Miembro del Cuerpo Facultativo de Archiveros del Estado, actualmente ocupa el puesto de técnico superior de archivos en el Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián de Elcano. Es autor de varias publicaciones, entre las sobresalen «Las lecturas de Melchor Salazar Mendoza, rector del Colegio-Universidad de Osuna (1565)» (*Archivo Hispalense*), así como *El libro en la catedral de Sevilla en el siglo XVII*, editado por la Diputación Provincial de Sevilla.

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

Toda ciencia humana, por serlo, está sujeta a error. Es por ello labor de los científicos pugnar por hacerla cada vez más acertada, aun sabiendo que nunca se logrará la perfección. La historiografía es ciencia, y como tal está sujeta a la ley mentada. Pero además es ciencia inexacta, y por ello, los historiadores están aún más obligados a revisar continuamente lo ya producido, por ellos y por otros historiadores, en un esfuerzo permanente por aclarar la verdad de los hechos del pasado. Y es labor de las publicaciones científicas dar a unos y a otros la oportunidad de que se conozcan sus diferentes posturas, siempre que estén suficientemente fundadas. No siempre es fácil determinar esto último, ni contando con un buen sistema de revisión por pares, como ha experimentado repetidas veces la REVISTA DE HISTORIA NAVAL desde que lo ha implantado, pero sí es cierto que, cuanto mejor es ese proceso, en el que se debe permitir participar al autor revisado, mejor será el producto publicado. Por lo demás, debemos destacar de entre los artículos que componen este número el del profesor José Manuel Serrano, no ya por la satisfacción que supone para la REVISTA publicar artículos de académicos de su categoría, sino porque esperamos que su tesis de que la administración militar de Cartagena de Indias, lejos de ser un pasivo, estimuló el crecimiento de la economía local, e incluso regional, estimule el debate y la discusión historiográfica.



## 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 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 5 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: RHN@mde.es

# LA DEFENSA NAVAL DE CARTAGENA DE INDIAS DURANTE EL SIGLO XVIII

José Manuel SERRANO ÁLVAREZ  
Profesor titular, Universidad de Valladolid  
Valladolid, España  
Recibido: 03/06/2024 Aceptado: 24/06/2024

## Resumen

Este artículo analiza la evolución del sistema naval de Cartagena de Indias durante el siglo XVIII como elemento esencial de protección del Caribe meridional. Aunque la ciudad era desde hacía décadas un lugar clave en el sistema defensivo, su sistema naval comenzó el siglo XVIII en una aguda crisis; crisis de la que solo salió tras un largo proceso de cambios y modificaciones estructurales. Estos cambios estuvieron en relación directa con el nacimiento de los guardacostas y de su apostadero. No obstante, a lo largo de esta etapa fueron una constante sus dificultades financieras y logísticas, posiblemente porque se le dio prioridad a sus famosas fortificaciones y enorme guarnición.

*Palabras clave:* Cartagena de Indias, sistema naval del caribe, guardacostas, base naval, defensas navales en América.

## Abstract

This article analyzes the evolution of the naval system of Cartagena de Indias during the 18th century as an essential element of protection of the

southern Caribbean. Although the city had been a key place in the defensive system for decades, its naval system began the 18th century in an acute crisis; a crisis from which it only emerged after a long process of structural changes and modifications. These changes were directly related to the birth of the coast guard and its naval base. However, financial and logistical difficulties were a constant throughout this period, possibly because priority was given to its famous fortifications and huge garrison.

*Keywords:* Cartagena de Indias, Caribbean Naval System, Coastguard, Naval Base, Naval Defenses in the Spanish America.

## Introducción

La estructura de la defensa naval de Cartagena de Indias sufrió una aguda transformación y evolución durante el siglo XVIII, como resultado de la crisis de las últimas décadas de la centuria anterior. Esta transformación operó principalmente en relación con la capacidad de defensa de sus aguas, vitales para el control de su *hinterland*, en un contexto de pugna colonial que arrancaba de finales del siglo XVII y que dañó los intereses españoles en América. Las arremetidas de ingleses, holandeses y franceses contra Santiago de Cuba, Campeche, Trujillo, Puerto Príncipe, Portobelo, Panamá, Maracaibo, Veracruz y la propia Cartagena de Indias entre las décadas de 1660 y 1690, evidenciaron las debilidades de las defensas navales en el Caribe, y muy especialmente en su fachada meridional, donde la ciudad de Cartagena debía ser un elemento vital del cordón defensivo marítimo.

En este sentido, el puerto y sus fortificaciones (SEGOVIA: 1992) hicieron de Cartagena un elemento potencialmente disuasorio frente a los enemigos de España, pero también un atractivo objetivo para los enemigos de la principal potencia europea en Indias (REICHERT: 2020, pp. 4-7). Es muy llamativo que la ciudad que se hiciera mundialmente famosa por la heroica defensa que hizo en 1741 frente a los ingleses dispusiera de uno de los entramados navales más endebles de la época. Nunca fue astillero importante y hasta muy entrado el siglo XVIII no se la dotó de una administración e infraestructuras acordes con su importancia como antemural de la Nueva Granada (ZAPATERO: 1990, p. 43). Y todo ello es aún más llamativo por cuanto durante buena parte del siglo XVII su puerto fue una cabecera de arribada de los Galeones procedentes de España, de cuyo comercio bebía no solo la ciudad, sino todo su entorno. Incluso durante la segunda mitad del siglo XVII, en un contexto de clara contracción económica y declive, arribaron a Cartagena dieciséis flotas de Galeones, así como un total de 810 buques de diverso porte, cada uno de los cuales debió pagar su correspondiente impuesto de entrada (almojarifazgo). Con una media anual de unos cincuenta mil pesos entre 1645 y 1699 (SERRANO: 2007, pp. 285-296), las rentas generadas por el circuito mercantil derivada de la llegada de Galeones y buques mercantes transformaron a Cartagena en una de las *llaves* principales del Caribe (ZAPATERO: 1990, pp. 116-117),

cuya pérdida supondría una auténtica catástrofe. No obstante, y a pesar del gasto en su sistema de protección naval –casi ochocientos mil pesos en los últimos 55 años del siglo XVII (SERRANO: 2007, p. 307)–, la situación al despuntar el siglo XVIII era poco tranquilizadora, con una carestía endémica de buques de buen porte, vituallas y personal destinado a las labores de marinería.

Efectivamente, cuando en 1697 el barón de Pointis apareció frente a Cartagena, es muy posible que se sintiera extrañado –y a la vez aliviado– de comprobar cómo ningún buque español hacía frente a su escuadra. A pesar del constante volumen de buques que arribaban a su puerto, incluyendo como es natural galeones, la ciudad carecía por completo de una cortina de buques de guerra que actuara como primera línea de defensa. Apostado todo al abigarrado y en apariencia impresionante sistema de fortificaciones, lo cierto fue que no pudo resistir la acometida del francés. Tras saquear con total impunidad la ciudad, este abandonó el enclave con un suculento botín y dejando las arcas vacías y el comercio arruinado (ROMERO: 2005, p. 90). Esta dura prueba demostró que las defensas estáticas eran insuficientes sin una adecuada protección naval previa que, al menos, disminuyera mediante el desgaste al enemigo. Esto fue lo que precisamente ocurrió en 1741 con notable éxito.

No obstante, para mitigar la situación de la cobertura naval tras el desastre de 1697 se crearon a finales del siglo XVII, y continuaron durante buena parte del XVIII, impuestos específicos para sufragar una armada cartagenera<sup>1</sup>, como un cinco por ciento de avería, un dos por ciento de entrada y salida de mercancías o un dos por ciento de una nueva alcabala sobre el vino. Igualmente, se dotó a la tesorería de Cartagena de una caja específica para los ingresos y gastos de la Armada, que estuvo en funcionamiento hasta mediados del siglo XVIII. Esto es realmente singular porque tradicionalmente los ingresos y gastos militares se canalizaban y distribuían partiendo del principio de centralización en una única caja de Real Hacienda. Que Cartagena dispusiera de una estructura de gastos navales separada de la caja principal solo tiene un ejemplo similar en el caso de La Habana, el otro gran puerto y astillero del Caribe (SERRANO: 2018, pp. 126-132). De hecho, ni siquiera los préstamos del comercio local o los vecinos fueron suficientes para dotar al enclave de músculo marítimo. Lo sorprendente del caso tal vez sea que las señales de que la primera línea de defensa debía ser el mar venían de lejos, pero no fueron debidamente atendidas. De esta forma, en 1639 se había ordenado desde Madrid la compra de tres buques, pagados por la ciudad y su clase comercial con los beneficios de la entrada de negros, pero finalmente solo se pudieron adquirir dos<sup>2</sup>. Tampoco la creación de la Armada de Barlovento en 1640 –que desde la década de 1670 tenía en Cartagena una de sus bases (TORRES: 1981, pp. 72-77)– mejoró la situación, debido a la carestía de medios financieros. El enclave

---

(1) Esta armada no se refiere a buques específicos con base permanente en Cartagena, sino a los de la Armada de Barlovento que de vez en cuando arribaban a puerto y a bajeles de pequeño porte para la lucha frente al contrabando.

(2) Archivo General de Indias (AGI), Contaduría, 1406. RO 26 de mayo de 1639.

invirtió la mayor parte de su presupuesto militar en la guarnición y fortificaciones, dejando que la protección naval recayera en los galeones provenientes de España el tiempo que se mantenían en puerto. Los tiempos en que las galeras cartageneras fungían como eficaz cinturón protector frente al contrabando y los corsarios, a finales del siglo XVI y principios del siglo XVII, parecían haber quedado muy atrás (AMAYA: 2017, pp. 35-41). Hay que indicar en este punto que las galeras de Cartagena habían sido desmanteladas en la práctica en la década de 1610<sup>3</sup>, a pesar de que en la década siguiente se hicieron infructuosos intentos por revitalizarlas (AMAYA: 2023, pp. 241-248).

Como resultado, cuando en 1697 el barón de Pointis se presentó frente a las murallas de Cartagena, literalmente se paseó con total impunidad y sin que la defensa naval –por otra parte, casi inexistente– opusiera la menor resistencia. La captura y saqueo del enclave muy posiblemente representó su punto más bajo en cuanto a su capacidad defensiva (ESPINO: 2019, pp. 189-210. BORRERO: 2009, pp. 368-390). Desde luego, no debió de ser sorprendente, toda vez que en la década de 1670 Henry Morgan había igualmente tomado con gran facilidad Portobelo, ante la nula oposición de las fuerzas navales españolas (LANE: 2007, pp. 103-110). La situación en el último tercio del siglo XVII era dramática en relación con las defensas navales de Tierra Firme, lo que explicaría que, poco después del éxito de Morgan en Panamá, la Junta de Guerra del Consejo de Indias elaborara un plan en 1679 para armar dos buques con soldados destinados a Cartagena y que los navíos se quedaran en puerto para resguardarlo<sup>4</sup>. Lamentablemente, la falta de dinero impidió la realización de este proyecto.

En este sentido, resulta como mínimo llamativo que el principal puerto del sur del Caribe careciera de armada propia desde la década de 1630, tras la desaparición de sus galeras, y que de los cincuenta mil pesos que se estimaba debían ingresarse anualmente para su sistema naval<sup>5</sup>, rara vez se acercara a esta cifra en las últimas décadas del siglo XVII. Por ejemplo, entre 1680 y 1698 la media anual de ingresos para los buques de Cartagena no superó los quince mil pesos (TORRES: 1981, p. 258), muy lejos, por tanto, de las necesidades mínimas. En una coyuntura en la que los medios financieros eran tan limitados, no resulta extraño que el principal enclave del Caribe neogranadino hubiera sido un objetivo preferente para los enemigos de España.

### Los difíciles comienzos del siglo XVIII

Aún humeaba Cartagena a causa del ataque de Pointis, cuando en octubre de 1698 un nutrido grupo de escoceses, pertenecientes a la Compañía de Escocia para el Comercio con África y las Indias –fundada en 1695 (WATT:

---

(3) AGI, Santa Fe, 38. Carta del Gobernador Diego de Acuña al rey, 12 de julio de 1615.

(4) AGI, Panama, 231. Junta de Guerra de 16 de noviembre de 1679.

(5) AGI, Contaduría, 1433. Informe contable de 16 de febrero de 1648.

2008)–, se asentaba en el Darién. Como era previsible, la oposición de la primera línea defensiva fue nula, hasta tal punto que las autoridades cartageneras tardaron dos semanas en enterarse del desembarco. Esta *pacífica* ocupación de un territorio tan importante no dejaba de demostrar cuán débiles eran las hipotéticas escuadras españolas del Caribe. Es a todas luces llamativo cómo cinco buques atestados de colonos (unos 1.200) se pasearon frente al flanco occidental de Cartagena sin el menor obstáculo. La inserción de enemigos de España con la firme intención de quedarse –incluso bautizaron el territorio ocupado con el nombre de Nueva Caledonia–, suponía un riesgo de consecuencias imprevisibles para la fachada de Tierra Firme. La franja costera ocupada por los escoceses, que miraba al Caribe, distaba apenas unas decenas de kilómetros de Portobelo, situada al norte, mientras que Cartagena de Indias quedaba escorada al este a menos de un día de navegación. Desde hacía más de un siglo, los Galeones que arribaban a Cartagena partían posteriormente para celebrar la famosa feria mercantil en Portobelo (VILA: 1982, pp. 275-337. CASTILLERO: 1967). Esto suponía que el asentamiento escocés se insertaba como una cuña justo entre el eje Cartagena-Portobelo, haciendo peligrar todo el circuito mercantil de la fachada meridional caribeña y, por consiguiente, poniendo en grave riesgo los ingresos que ambos enclaves recibían tras la llegada de los Galeones.

En este contexto, el recientemente nombrado gobernador de Cartagena, Juan Díaz Pimienta<sup>6</sup>, no podía haber comenzado con peor pie su mandato, en especial porque aún se encontraba en España cuando se produjo la ocupación escocesa. No obstante, este gobernador, militar de profesión, curtido en su empleo y caballero de la Orden de Calatrava (DUARTE: 1911, p. 209), no iba a quedarse de brazos cruzados, incluso sabiendo, como supo poco después, que desde España se pensaba enviar una escuadra de apoyo para desalojar a los escoceses. Efectivamente, el 17 de marzo de 1699 salía de Cádiz la flota, compuesta por cinco buques y liderada por Diego de Peredo, duque del Infantado, con unos quinientos hombres y un centenar de piezas de artillería. El 6 de junio, tras un periplo que la llevó a estar un tiempo en Puerto Rico para hacer aguada y desembarcar decenas de hombres enfermos, llegó a Cartagena de Indias<sup>7</sup> con el nuevo gobernador Díaz Pimienta a bordo.

En efecto, con una rapidez y eficacia realmente inusitadas, el gobernador tomó posesión de su nuevo empleo al día siguiente de llegar a la ciudad (ORR: 2018, p. 106) y pudo aprontar una profusa fuerza que, junto con las enviadas por tierra por el presidente de Panamá, conde de Canillas (CÉSPEDES: 1952, p. 246), hizo capitular casi sin resistencia a los intrusos el 13 de abril de 1700 (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 389). No obstante, las autoridades en España no debían de confiar demasiado en la eficiencia del inquieto Díaz Pimienta, y sin tener conocimiento exacto de lo que estaba pasando –o tal vez en previsión de

(6) AGI, Santa Fe, 998. Nombramiento como gobernador de 17 de junio de 1698.

(7) Archivo Histórico de la Nobleza, Osuna, CT.121, D.11. Carta de Pereda de 29 de agosto de 1699.

que Inglaterra apoyara a los escoceses desde Jamaica<sup>8</sup>— se organizó y envió una nueva fuerza naval en el verano de 1700. Esta expedición, una de las mayores constituidas para América en décadas, estaba compuesta por 8 buques de guerra, 2 barcos auxiliares, transportaba más de 4.700 hombres entre marinería e infantería y más de 500 piezas de artillería. Comandada por el almirante Pedro Fernández Navarrete, y cuyas fuerzas navales estaban a cargo del también almirante Mateo de Laya, la expedición partió de Cádiz el 19 de junio de 1700<sup>9</sup>. Para sorpresa de ambos almirantes, cuando llegaron a Cartagena sus servicios ya no eran necesarios, por lo que, tras dejar en puerto a dos de los buques de guerra y a los auxiliares y desembarcada la tropa, dieron media vuelta y en marzo de 1701 se encontraban fondeando de nuevo en Cádiz (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 389). Sin duda, fue este uno de los esfuerzos navales más inútiles y costosos de la reciente historia naval del Caribe. En efecto, semejante alarde de fuerza había costado la asombrosa cifra de más de setecientos mil pesos, de los cuales casi la mitad habían sido aprontados por el Consulado sevillano<sup>10</sup>.

En relación a esto, es importante destacar en este punto el problema de la financiación naval de Cartagena en el tránsito del siglo XVII y las primeras décadas del XVIII, o mejor dicho, sus limitaciones y dinámicas. Este puerto nunca fue una base permanente de fuerzas navales entre la desaparición de sus galeras y la lenta inserción de los guardacostas en la década de 1720. Esto representaba un enorme hándicap para un enclave que lo debía todo al mar y que por su significación mercantil sufrió —e iba a sufrir— innumerables ataques. Aunque en teoría era una de las bases de la Armada de Barlovento, en la práctica esta escuadra —por lo demás, en franca descomposición en torno a 1700— centró sus actividades en el eje Veracruz-La Habana (GARCÍA: 1998, pp. 29-45). Los buques de guerra que habitualmente llegaban al puerto o bien eran los galeones que acompañaban y protegían a las flotas que llegaban de España, o bien eran barcos que hacían estancias breves. Tan solo de vez en cuando recibía de forma permanente algunas unidades para su protección, y siempre en contextos bélicos. Probablemente el caso más conocido fue la llegada de Blas de Lezo en 1737 con los navíos *San Felipe*, *África*, *Dragón* y *Conquistador* (SERRANO: 2016, p. 373). Naturalmente, en situaciones críticas arribaban a puerto flotas como la de Fernández Navarrete que, tras desembarcar sus componentes, solían regresar tras una estancia más o menos corta. Aunque Cartagena disponía de una tesorería técnicamente independiente para los gastos navales, la intermitencia en la llegada de buques y la inexistencia de unidades permanentes —al margen de alguna unidad de muy pequeño porte, como las balandras— hacían prácticamente imposible mantener presupuestos estables.

---

(8) Hay que recordar que hasta el Acta de Unión (1707), que creaba legalmente el Reino Unido, técnicamente Escocia e Inglaterra, como reinos independientes, estaban separados, e Inglaterra se encontraba en paz con España en estas fechas.

(9) AGI, Panamá, 109. Carta de Navarrete de 19 de junio de 1700.

(10) AGI, Contratación, 3232. Relación de caudales de fecha 1 de junio de 1701.



Carecía de sentido –o al menos eso se traduce de la actitud de las diferentes autoridades– establecer un presupuesto alto cuando no había buques que sostener ni tampoco que construir. Al contrario que Guayaquil (LAVIANA: 2019, pp. 61-76), y muy especialmente La Habana (SERRANO: 2018), en Cartagena nunca se construyó ningún buque de guerra de gran porte, es decir, fragatas o navíos. La ciudad lo apostó todo a su sistema fortificado<sup>11</sup>.

Por estos motivos, la financiación de los buques que esporádicamente llegaban a Cartagena dependía más de los recursos externos que de los propios. Los comerciantes andaluces, es decir, el Consulado sevillano, que eran los más interesados en la protección del tráfico mercantil, se comprometieron a sufragar más de doscientos mil pesos desde la década de 1670 para todo el conjunto de unidades navales caribeñas (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 304), que naturalmente incluían las que llegaban a Cartagena. Además, este enclave debía contribuir con doce mil pesos, más otros veinte mil que en teoría debía enviar Santa Fe hacia la costa con la misma finalidad. No obstante, estas cantidades nunca llegaron a hacerse efectivas en su totalidad, y al comenzar el siglo XVIII la deuda ascendía a varias decenas de miles de pesos. Un canal que se dibujó para atenuar las dificultades financieras fue que el comercio sevillano adelantara ciertas cantidades –normalmente, más de cien mil pesos– y que luego una parte de ese dinero se descontase de los impuestos que debían pagar en Cartagena cuando llegaran las unidades navales (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982, p. 308). Nada de esto funcionó, en especial porque Cartagena había quedado arruinada tras el asalto de Pointis, y todo ello a pesar de que entre 1700 y 1702 el enclave hizo un notable esfuerzo financiero –en gran medida con dinero enviado desde Santa Fe– y logró aportar más de doscientos mil pesos<sup>12</sup>.

En esta tesitura financiera, y en un contexto de conflicto en América y España –guerra de Sucesión de 1700 a 1713–, no es de extrañar que el sistema naval colapsara. En 1712 la Armada de Barlovento solo disponía de un buque<sup>13</sup> y prácticamente nadie recordaba la última vez que fondeó en Cartagena alguna de las unidades de esta vetusta e inoperante armada. Al despuntar el siglo XVIII, el antaño poder naval en el Caribe había desaparecido casi por completo (GOODMAN: 2001, pp. 362-365), y resultaba muy evidente que para mantener las posesiones americanas hacían falta reformas de profundo calado y envergadura.

## Las primeras reformas estructurales

En efecto, uno de los objetivos primordiales de las reformas administrativas y económicas del siglo XVIII acabó enfocado indefectiblemente a la Mari-

---

(11) Véanse SEGOVIA SALAS: 1982. ÍDEM: 2006. ZAPATERO: 1979. MARCO DORTA: 1988.

(12) AGI, Contaduría, 1377. En concreto: 1700, 90.336 pesos; 1701, 68.871 pesos, y 1702, 48.243 pesos.

(13) AGI, Indiferente General, 571. Consejo de Indias, 11 de julio de 1712.



na. El poder naval estuvo en el epicentro de la mayor parte de los cambios estructurales que se llevaron a cabo a lo largo de toda la centuria, en esencia porque todas las autoridades fueron conscientes del papel fundamental que representaba la fuerza naval para el sostenimiento de España como potencia de primer orden, y muy especialmente en el ámbito caribeño, que era en la práctica donde se sostenía el poderío imperial del Estado. La inoperante política naval emprendida durante el siglo XVII –descentralización administrativa y fiscal, multiplicidad de armadas, diversificación de modelos constructivos– había tenido como resultado la práctica desaparición de España como potencia marítima a comienzos del siglo XVIII. Hacia 1694 las fuerzas navales españolas apenas contaban con diez navíos (HERNÁNDEZ: 2004, p. 6), lo que hizo inevitable que los franceses ocuparan Cartagena de Indias en 1697 con notable facilidad y que desde 1700, con ellos como aliados, se tuviera que recurrir a las flotas de Luis XIV para salvaguardar las rutas oceánicas.

Hasta la llegada de los Borbones, los negocios de la Marina habían estado en manos de los Consejos de Indias y Guerra, lo que deparó no pocas frustraciones y enfrentamientos entre sus titulares acerca de cómo afrontar los asuntos navales. Además, el Consejo de Hacienda tenía mucho que decir al respecto de la financiación de las armadas peninsulares, y en la práctica también de las americanas, a pesar de que en teoría dependían exclusivamente de los fondos americanos, lo que provocaba un incremento de las fricciones burocráticas. La ineficacia de este sistema a tres bandas no se hizo claramente perceptible hasta la segunda mitad del siglo XVII, cuando los enemigos de España se convirtieron en problemas de primera magnitud a causa de su fortaleza en los mares. Esta fortaleza marítima de Inglaterra y Francia principalmente había tenido como consecuencia inmediata el traslado a las aguas americanas caribeñas de gran parte de las disputas europeas, así como la consolidación de las Indias como un teatro de operaciones bélico de primera magnitud. En este escenario, la posición de Cartagena de Indias como garante de la defensa naval de toda la fachada meridional del Caribe era un factor decisivo.

Por consiguiente, la primera medida para lograr una eficaz modernización administrativa y financiera de los asuntos navales, con vistas a una revitalización del poder marítimo español, consistió en vaciar de contenido a los Consejos de época anterior –lentos e inoperantes– y transmitir sus poderes a una institución nueva con escasos precedentes en España: las Secretarías de Estado y del Despacho (ESCUDERO: 1969). En la tarea de reestructurar institucionalmente los servicios armados de España –en especial, las fuerzas navales–, el elemento central era la fiscalización de las actividades económicas. Por lo que respecta a la Marina, este fue el principal caballo de batalla y el eje que movió a diferentes personalidades a encontrar un modelo de gestión económica y administrativa realmente eficiente. Nada de lo que se emprendiera para mejorar los asuntos navales tendría sentido si no se centraba en la articulación de un método que priorizara y optimizara los recursos económicos. Al fin y al cabo, el dinero era la base de toda reforma, no solo en lo referente a la cuantía, sino fundamentalmente a la manera de canalizarlo y controlarlo en

beneficio de todo el entramado naval, centrado, como es natural, en el Caribe.

Por ese motivo, las reformas navales de los inicios del siglo XVIII tuvieron como objetivo primordial –incluso podría decirse que casi único– la reestructuración del aparataje financiero y fiscal, sin el que nada podía funcionar con eficacia, insertado en el moderno modelo que representaban las Secretarías del Despacho. Los cambios a nivel administrativo, político y financiero operaban, naturalmente, también en Indias, porque la conexión entre ambos hemisferios resultaba esencial para la salvaguarda de los intereses españoles. Como es lógico, y aunque en primera instancia esta nueva planta se adoptó en la Península, siempre se pensó en América y su potencialidad naval como un objetivo, como mínimo, igual de importante que los acometidos en la propia España. En este sentido, la conflagración sucesoria en la que se vio envuelta España entre 1700 y 1713 afectó decisivamente a la marina de guerra, que se mostró sumisa a los designios de Francia, aliada en la contienda. Los efectivos de las diferentes armadas españolas se reducían a unos pocos buques, mal preparados y pertrechados, la mayoría muy antiguos. Las tripulaciones eran escasas y los recursos dinerarios aún más cortos. Cartagena de Indias solo pudo invertir en la defensa naval, entre 1705 y 1713, la ridícula cantidad de menos de treinta mil pesos<sup>14</sup>. Con este panorama, los astilleros cantábricos –tradicionales constructores hasta finales del siglo XVII y cuyas unidades eran las que operaban en el Caribe– se encontraron prácticamente paralizados por falta de pedidos, como consecuencia de la demora en los pagos, los incendios y los ataques enemigos (APESTEGUI: 2000, p. 170). La carencia de medios navales era tan dramática que se hizo necesaria la incautación de navíos y buques de particulares imprescindibles para destinarlos a empresas bélicas (NAVARRO: 1983, p. 7). Se desarrollaron incluso proyectos para construir en 1706 veinte fragatas de guerra, lo mismo que dos años más tarde una junta trató de reincidir en lo mismo, aunque en ambas ocasiones nada se pudo concretar por falta de fondos (QUINTERO: 2004, p. 27). De haberse concretado alguno de estos proyectos, el destino de varias unidades navales hubiera sido las bases de La Habana y Cartagena de Indias.

Por otra parte, el sostenimiento de la América colonial suponía no solo una necesidad política, sino, fundamentalmente, una inevitable realidad económica. La red económico-fiscal que se concentraba en el Circuncaribe convertía en una razón de Estado el mantenimiento de sus principales enclaves (SERRANO: 2018, p. 44), entre ellos Cartagena de Indias y La Habana, ejes sur y norte del poder naval en aquellas aguas. Por este motivo, la preocupación principal fue que se afrontaran las necesidades de financiación en América.

Finalmente, entre febrero y noviembre de 1714 se concretó el sistema de Secretarías sobre la base de cuatro secretarios de Estado y del Despacho, con un veedor general para asuntos de Hacienda y un intendente universal que lo asistía (ESCUADERO: 1979, p. 49). Los cuatro ministerios así creados quedaron constituidos por Guerra, Marina e Indias, Estado y Justicia, a los que se añadía

---

(14) AGI, Contaduría, 1422.

el veedor general con funciones prácticas de ministro de Hacienda. Los antiguos Consejos –sistema polisindial– quedaron relegados a funciones secundarias, principalmente de justicia, vaciándoles de contenido político. Los beneficios de esta nueva planta fueron evidentes porque creó la *vía reservada* para los negocios políticos directamente entre el rey y el secretario que atendía funciones y asuntos específicos.

Por de pronto, el primer secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias, Bernardo Tinajero –nombramiento de 3 de diciembre de 1714 (PERONA: 1998, p. 389)–, introdujo la primera reforma de profundo calado en los asuntos navales con la oficialización del nacimiento de la marina de guerra española en el siglo XVIII –la Armada– y la supresión de todas las armadas existentes hasta entonces, así como la centralización de todos los buques de guerra en torno a un solo ministerio y a un único intendente general de Marina. El objetivo prioritario –que nadie podía ocultar– era restablecer un programa constructivo netamente español que pudiera independizarlo de la necesidad que en aquel momento se tenía de recibir escolta naval de los franceses cada vez que una flota americana se planteaba su regreso a la metrópoli. De hecho, Cartagena de Indias quedó paralizada durante casi todo el transcurso de la guerra de Sucesión a causa de la inexistencia de escolta naval, ni siquiera para atender las mínimas funciones a escala local.

Fue en este dramático contexto cuando llegó a Cartagena la flota del conde de Casa Alegre en abril de 1706 (PÉREZ-MALLAÍNA: 1982). Después de transbordar hacia Portobelo en 1708 para llevar a cabo la famosa feria mercantil, la escuadra regresó a Cartagena para unas últimas reparaciones, aguada y el regreso a España vía La Habana. Los dos galeones de la armada –*San Joaquín* y *San José*–, ambos nominalmente de 64 cañones, pero ya vetustos, con escasa tripulación y con problemas de suministros, se mantuvieron casi dos años, dilapidando los pocos recursos de Cartagena<sup>15</sup>. No obstante, las urgencias de numerario en España obligaron a salir a ambos buques, que se vieron envueltos en una desigual batalla contra navíos ingleses de mayor porte y más modernos. El resultado de todos conocido fue el hundimiento del *San José* con entre siete y once millones de pesos (FERNÁNDEZ: 2010, p. 163). Poco después, los buques mercantes partieron en dirección a La Habana, aunque bajo escolta francesa.

Tras este desastre, Cartagena quedó tan falta de defensa naval que en 1712 se aprobó en España un asiento para que el acaudalado comerciante y alcalde ordinario de Panamá, Antonio Echeverz Subiza<sup>16</sup>, comprara tres navíos de guerra y los remitiera a Portobelo y Cartagena a cambio de sustanciales ventajas mercantiles con ciertos géneros de retorno, como el tabaco<sup>17</sup>. Aunque se

---

(15) AGI, Contaduría, 583A.

(16) Acabaría siendo presidente, gobernador y capitán general de la Audiencia de Guatemala.

(17) AGI, Contratación, 1276, N.1.

pensó en la posibilidad de dejar alguno de los buques en la capital de Tierra Firme, lo cierto es que el convoy dejó Cartagena en 1714 rumbo a España, tras unirse a la flota de Juan de Ubilla, que lo esperaba en La Habana (WALKER: 1979, pp. 62-63). La consecuencia inmediata fue que la costa de Tierra Firme quedó virtualmente sin cortina defensiva naval durante varios años.

Como es razonable, en esta coyuntura internacional tan adversa desde el punto de vista del sistema naval atlántico, surgió la necesidad estratégica de armonizar las posibilidades financieras en América, con el objetivo propuesto en Madrid de lograr la máxima eficacia de los recursos disponibles. No resultó muy difícil la decisión. La tradición constructiva de La Habana venía de mucho tiempo atrás, a lo que habría que añadir la fortaleza de su élite local y su potencia mercantil gracias a la producción de azúcar y tabaco (SERRANO y KUETHE: 2005, p. 204). Esto provocó que en 1713 se decidiera fijar en la capital cubana el único astillero de América y concentrar allí todo el esfuerzo constructivo. Aunque eventualmente se construyó algún navío en Guayaquil –*San José (el Peruano)* y dos fragatas (LAVIANA: 2019, p. 83)–, durante todo el siglo XVIII la botadura de grandes unidades navales, así como la mayor concentración de recursos navales, se hizo en La Habana, hasta tal punto que hasta mediados de siglo casi el 50 por ciento de los navíos de la Armada española se fabricaron en la maestranza cubana (SERRANO: 2018, pp. 539-540).

En este contexto, y una vez que se decidió concentrar en Cuba la mayor parte de los recursos navales, el rol con el que quedó Cartagena a partir de este momento fue de simple apostadero naval, dejándola relegada, en gran medida, a mero espectador en el nuevo escenario naval caribeño. Esta decisión, no obstante, no fue tomada a la ligera. El principal enclave de Tierra Firme había demostrado con la expedición del Darién disponer de muy limitados recursos de capital y de infraestructuras deficientes. Por otra parte, los repetidos fracasos de la feria de Portobelo – como la de 1722<sup>18</sup>–, propiciados fundamentalmente por el imparable contrabando británico, al que las tibias reacciones navales desde ese enclave o Cartagena no podían poner freno, determinaron el establecimiento de un sistema de guardacostas cuya financiación sería indiscutiblemente más factible. Poco antes, en 1717, se había discutido la conveniencia de crear guardacostas en Portobelo, pero de nuevo la falta de financiación lo hizo inviable, entre otras cosas porque Cartagena se negó a aprontar fondos<sup>19</sup>. Así las cosas, en 1722 se creó oficialmente el sistema de guardacostas de Cartagena de Indias (KAMEN: 2000, p. 223), aunque de manera sorprendente –o tal vez no– sus primeras unidades tuvieron que venir de España.

---

(18) AGI, Indiferente, 2726. Teniente general de la Armada Baltasar Guevara al virrey del Perú Diego Morcillo, 14 de febrero de 1722.

(19) AGI, Panamá, 232. El Pardo, 20 de julio de 1717.

## El sistema de guardacostas

En efecto, en enero de 1725 partieron de Cádiz hacia la capital de Tierra Firme los navíos *Princesa de los Cielos* y *Potencia* (70 y 66 cañones respectivamente), al mando de Miguel de Sada y Antillón, conde de Clavijo, arribando en Cartagena de Indias en marzo (GARCÍA-TORRALBA: 2016, pp. 102-103). Desde luego, el sistema de guardacostas no representaba ninguna novedad en el Caribe, donde había venido operando desde el último tercio del siglo XVI, aunque con éxito variable (MOYA: 2021, pp. 134-135), y cuyo remoto origen databa de la década de 1520 en Castilla (MIRA: 1997, pp. 7-20). Sin embargo, el hecho de que el inicio del sistema de guardacostas cartagenero para la protección de aquellas aguas fuese dotado originalmente con buques peninsulares estuvo en relación directa con las enormes dificultades financieras de Cartagena. De hecho, los 71.463 pesos que gastó el enclave en sostener a los navíos del conde de Clavijo el año de su llegada fueron sufragados con una remisión especial desde Santa Fe, ya que la tesorería local estaba técnicamente en quiebra. Resulta cuando menos llamativo que se decretara un sistema de guardacostas sin dotarlo de financiación específica local, lo que explicaría a su vez por qué hasta 1781 se dictaminó que sería la caja de Veracruz la que anualmente aprontaría a Cartagena un situado de 178.000 pesos para los guardacostas (MANZANILLA: 2013, p. 393). Ni que decir tiene que en la mayoría de las ocasiones tales remisiones no llegaron o llegaron incompletas. En efecto, durante los cinco años posteriores, una vez que los buques habían partido hacia otros destinos, Cartagena solo pudo aportar para su sistema naval menos de cuatro mil pesos en total<sup>20</sup>.

Sin embargo, la escasa inversión en la protección naval de la ciudad y su entorno fue sorprendentemente eficaz. Los buques procedentes de España, junto con dos balandras aportadas por la ciudad, lograron un gran éxito la primavera de 1725 al capturar, tras duro combate, dos fragatas holandesas fuertemente armadas frente a las costas de Portobelo, consiguiendo un jugoso botín de medio millón de pesos en mercancías. Este acontecimiento fue tan notorio que apareció en la *Gaceta de Madrid* con amplios detalles<sup>21</sup>. Lamentablemente, la financiación seguía siendo el gran problema para mantener una escuadra permanente en el puerto. Resulta irónico que, al tiempo de la creación de un sistema de guardacostas, no se hubieran implementado unos recursos específicos ni un número concreto de unidades. No obstante los éxitos logrados, la actuación de dos o tres goletas desde luego no podía ser suficiente para frenar el creciente contrabando. Por otra parte, tampoco se pensó en crear unas infraestructuras navales adecuadas, porque muy probablemente se consideraba que sus robustas fortificaciones serían suficientes para frenar a un enemigo que viniese desde el mar.

---

(20) AGI, Contaduría, 1425.

(21) *Gaceta de Madrid*, 28 de agosto de 1725.

Todo esto explicaría por qué en 1737 se envió a Cartagena al teniente general Blas de Lezo con sus navíos, al mismo tiempo que se creaba la Compañía de Armadores en Corso en la ciudad (MORENO: 1983, pp. 85-90). El encargado de organizar dicha compañía fue Pedro Fidalgo, gobernador de Cartagena, que viajó con Blas de Lezo con instrucciones precisas de hacer partícipes a los comerciantes de la ciudad en la financiación de su sistema de protección naval. En efecto, veinte vecinos del enclave aceptaron las condiciones del gobernador –que habían sido dictadas en Madrid– y aportaron 24.000 pesos para el mantenimiento de dos balandras, haciendo hincapié en que estos buques debían patrullar también las costas de Santa Marta, situada al norte<sup>22</sup>. Este fue el primer intento de establecimiento legal de un sistema de protección naval con base permanente en Cartagena, más allá de la exigua fuerza de guardacostas, aunque llegó en el peor momento posible.

En efecto, el proyecto surgió en un contexto geopolítico muy complejo que desembocaría en guerra abierta con Gran Bretaña en 1739. Por otra parte, la recientemente creada Compañía de Armadores percibió con claridad que la principal dificultad estribaba en la carencia de suministros navales y en la inexistencia de canales de financiación permanentes. Tanto los accionistas de la Compañía como el propio gobernador propusieron al rey por escrito, en el otoño de 1737, que enviara un buque anual con suficientes vituallas y suministros para las embarcaciones (ib., p. 5), aludiendo, con todo conocimiento de las posibilidades de Cartagena, a que el enclave carecía de los recursos materiales para suministrarlos. Además, las opciones de que los buques y sus tripulaciones fueran eficaces dependían directamente del éxito apresando embarcaciones enemigas, lo que significaba que la financiación de los guardacostas no estaba garantizada de antemano. Si se lograban presas, la venta del botín se repartiría entre los accionistas como beneficio y serviría para financiar las pagas de las tripulaciones y el mantenimiento de los barcos, pero si no se lograban capturas, la financiación no disponía de canales permanentes. De hecho, ni siquiera se modificaron determinados impuestos de la hacienda local para canalizarlos hacia la defensa naval. Tampoco los situados navales que debían llegar en teoría de Veracruz llegaron puntualmente ni en las cantidades establecidas. En este escenario, la inversión solo sería rentable si el éxito capturando buques se mantenía en el tiempo.

Como era de esperar, este sistema apenas tuvo vigencia un par de años. La declaración de guerra de Gran Bretaña en 1739, la insuficiencia de medios navales que acompañó a Blas de Lezo a Cartagena y la llegada de importantes escuadras inglesas a la región hicieron naufragar el proyecto de guardacostas antes de que pudiera comprobarse su hipotética eficacia. La estrepitosa derrota de Vernon frente a Cartagena de 1741 –victoria española lograda con ínfimos recursos– marcó indudablemente un punto de inflexión (SERRANO: 2016). De hecho, ese mismo año las arcas locales solo pudieron aportar diez mil pesos para la defensa naval, que aumentaron a 77.000 durante el conjunto de

---

(22) AGI, Santa Fe, 384, 1 de septiembre de 1737.



los dos años posteriores –sin duda por el temor a un nuevo ataque inglés– únicamente gracias a las transferencias recibidas por la ciudad provenientes de Santa Fe y Quito<sup>23</sup>. De Veracruz en estos años no se supo nada.

### **El nacimiento del apostadero**

A pesar de la sorprendente victoria de España sobre los británicos en el Caribe –que incluyó sonoros fracasos ingleses también en Santiago de Cuba en dos ocasiones, Puerto Cabello y La Habana (AMOR: 2020)–, a la conclusión del conflicto en 1748 el sistema de protección naval de Cartagena estaba en quiebra, tanto desde el punto de vista financiero como desde el de los medios disponibles. Como es lógico, las autoridades fueron muy conscientes de que el triunfo se había debido a un cúmulo de factores que no siempre iban a estar presentes. Sin embargo, la posición estratégica de la ciudad, lejos de debilitarse, se había fortalecido gracias al triunfo y a que era el único baluarte de la costa de Tierra Firme que podía hacer frente al eterno problema del contrabando. Por otra parte, el Tratado de Madrid de 1750 eliminó el Asiento de negros y el Navío de Permiso (KUETHE: 2016, p. 195), que desde 1713 habían sido un canal legal que socavaba el monopolio mercantil de España en Indias y que favoreció en gran medida décadas de acciones corsarias de Gran Bretaña en el Caribe. No obstante, estos factores ejercieron una notable influencia en el rol de Cartagena como garante de la defensa naval de la vertiente meridional caribeña, inaugurando una etapa de decisivos cambios.

El primero de ellos, que coincidió con la firma del Tratado de Madrid, fue la creación oficial de su apostadero naval (SOLANO: 2015, p. 211). A diferencia de La Habana, que siempre fue astillero y apostadero, Cartagena no fue más que un establecimiento o base de buques para labores de vigilancia y observación marítimas, que es la definición más concreta de apostadero naval en el siglo XVIII. Para el caso concreto de Cartagena, este apostadero, situado sobre una playa lateral en el barrio de Getsemaní, acabaría convirtiéndose en la base de sus guardacostas, especialmente después de que en 1786 se dispusieran almacenes, un muelle y un lugar para reparar embarcaciones (ib., p. 212). Alrededor de este establecimiento naval, cuya evolución fue constante durante el resto del siglo, giró toda la actividad de lucha frente al contrabando, vigilancia costera de Tierra Firme y centro de los corsarios.

En gran medida, este nuevo rumbo de los asuntos navales vino precedido por la asimilación en Madrid de la importancia que tenía el mar en la defensa de las posesiones indianas, y más específicamente en el sector del Caribe (OZANAM: 1996, pp. 460-466). El marqués de la Ensenada, secretario del Despacho de Marina e Indias, continuador de la obra de Patiño, fue sin duda su gran inspirador. En su famosa Representación de 1751 ya advertía del ries-

---

(23) AGI, Santa Fe, 1097.

go de que los enemigos de España, más poderosos en el mar, cortaran las rutas oceánicas y taponaran los recursos indianos hacia la metrópoli (RGUEZ. VILLA: 1878, p. 62). Cobijado bajo las Ordenanzas de la Armada de 1748, desde mediados de siglo se hizo hincapié en una eficaz línea de defensa naval en el Caribe, concentrando la vigilancia costera en el sur –desde la base de Cartagena– mientras en el norte se continuaba con la construcción de buques de gran porte en La Habana.

A pesar de que Ensenada no pudo concretar un reglamento sobre los guardacostas, su sucesor, Julián de Arriaga, recogió el interés de aquel y lo puso en práctica mediante la Ordenanza de Corso para las Indias de 1754 (CRUZ: 1995). No obstante, aunque generar un entramado jurídico para los guardacostas cartageneros era un aspecto esencial, hacía falta poner sobre la mesa los elementos materiales para hacerlo posible. De hecho, uno de los primeros inconvenientes con que se encontraron las autoridades ligadas al apostadero fue la falta de maderas y pertrechos de todo tipo, que tuvieron que ser traídos sistemáticamente, hasta finales de siglo, de La Habana y España. Por otra parte, la desaparición formal de sistema de flotas y galeones en 1739 provocó una notable contracción de ingresos, que solo pudo ser cubierta con el incremento en la remisión de fondos desde el exterior. Aunque Cartagena seguía siendo un puerto significativo en relación con las medidas liberalizadas del comercio iniciadas en 1765, y concretadas con el Reglamento de Libre Comercio de 1778 (MALAGÓN: 2001, pp. 51-74), las enormes tensiones presupuestarias de su aparato militar obligaron a una dependencia cada vez mayor de las remisiones dinerarias de Santa Fe y Quito. A pesar de que los ingresos por rentas entre 1761 y 1800 ascendieron a la increíble cifra de 15.318.105 pesos, el gasto militar hasta 1788 se elevó a tan solo 16.764.064 pesos, llegando a más de veinte millones en 1800<sup>24</sup>. Por su parte, el gasto naval entre 1761 y 1788 fue de nada menos que de 2.185.126 pesos<sup>25</sup>, cantidad que era imposible sufragar con los ingresos de la hacienda local. Estos elevados gastos navales no solo estuvieron en relación directa con la creciente actividad de sus guardacostas y algunas expediciones navales que obligaron a una gran movilización de medios –como las llevadas a cabo en el Darién en 1761, 1767-1768 y 1784-1790 (RGUEZ.: 2014. GÁMEZ: 2018)–, sino también a la constante llegada a Cartagena de buques –algunos de gran porte, como navíos– procedentes de La Habana y España.

La convergencia de ser el principal enclave del Caribe meridional –según los planes de Madrid– con las limitaciones financieras, forzó a Cartagena a revitalizar el antiguo impuesto de la «avería»<sup>26</sup>, prácticamente en desuso desde la década de 1720. Aunque en 1680 la Recopilación de las Leyes de Indias

(24) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113. Tesorería principal de Real Hacienda.

(25) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

(26) Era un impuesto *ad valorem* que se cobraba sobre las mercancías que se llevaban o partían de las Indias españolas.



estableció, mediante la ley XLVI título IX, libro IX, que se mantuvieran los asientos de este impuesto, lo cierto fue que la contracción del comercio a causa del inicio de la guerra de Sucesión lo hizo desaparecer en la práctica. Por cédula de 18 de junio de 1732 se abolió formalmente la avería, haciéndose cargo el Estado de la protección naval del comercio indiano (ANTÚNEZ: 1797, p. 206). La idea de desgajar este importante impuesto de las manos de los comerciantes del Consulado gaditano podía funcionar en la Península, aunque no en Indias. En el Caribe, donde la articulación de una política defensiva demandaba ingresos altos destinados a múltiples facetas, resultaba más práctico y eficiente mejorar la recaudación y vincular determinados ingresos a gastos específicos. Fue eso precisamente lo que ocurrió en Cartagena de Indias, desde la década de 1760, con la avería, en especial porque el funcionamiento del apostadero demandaba unos gastos que los «situados» –destinados a su guarnición y fortificaciones– no podían asumir.

Esta coyuntura de fuertes y crecientes gastos navales, que además no podían ser calculados con anterioridad, coincidió además con la expansión de su apostadero, que inició su actividad en 1757<sup>27</sup>. El primer comandante de los guardacostas de Cartagena de Indias, Pedro Ignacio Bermúdez, informó en esta fecha que disponía de cuatro buques, de los que solo uno era una fragata de 30 cañones<sup>28</sup>. Con un presupuesto anual de 150.000 pesos (SOLANO: 2015, p. 26), que debían servir no solo para las pagas de la marinería, sino también para la compra de maderas y pertrechos y el mantenimiento de los buques, esta asignación quedó siempre muy lejos de las acuciantes necesidades reales. Esto se hizo evidente cuando arribaban a puerto navíos, cuyo volumen y marinería colapsaban las finanzas. Así ocurrió en 1763, cuando el navío *El Firme*, de 77 cañones, llegó al puerto de Cartagena con la sana intención de participar en las labores de corso. Naturalmente, un buque de semejante tamaño, y con más de cuatrocientos hombres a bordo hambrientos y necesitados de vituallas, generó todo tipo de quejas. De hecho, el propio virrey de Nueva Granada, Pedro Messía de la Cerda, informó airadamente a España que era imposible su sostenimiento en puerto, abogando con sentido práctico que era mucho más útil y rentable una fragata<sup>29</sup>. Esta situación se hizo tan frecuente que, en 1774, el comandante e intendente de marina de La Habana, Lorenzo Montalvo, informó a Arriaga que, ante las dificultades presupuestarias de Cartagena, todos los buques enviados a Tierra Firme desde Cuba serían sufragados por la tesorería habanera<sup>30</sup>.

De igual forma, desde mediados de la década de 1760 surgió en Cartagena una agria polémica acerca de la tipología de buques más apropiada para las labores de vigilancia costera y persecución del contrabando. Hubo quienes

---

(27) AGI, Santa Fe, 447. Informe de Madrid, 17 de junio de 1758.

(28) AGI, Santa Fe, 1094. Informe de 8 de noviembre de 1760.

(29) AGI, Santa Fe, 1095. Informe de 22 de septiembre de 1763.

(30) Archivo General de Simancas (AGS), Marina, 596. Informe de Montalvo a Arriaga de 27 de abril de 1774.

abogaban por la permanencia en puerto de un navío de gran porte junto a otras unidades menores, mientras que otros, fundamentalmente las autoridades políticas, defendían una adecuada relación entre las posibilidades financieras del enclave y los objetivos prácticos propuestos, por lo que insistían en buques pequeños y maniobreros, como balandras o jabeques (MANZANILLA: 2013, pp. 99-102). La solución fue dotar al sistema de guardacostas de Cartagena de aquello que podía sostener, es decir, buques de pequeño porte, en especial porque el ingeniero Antonio Arévalo tuvo que hacerse cargo desde comienzos de la década de 1770 de la ampliación y mejora del apostadero, cuyos crecidos gastos había que compartir con el resto del sistema defensivo de la ciudad (SOLANO: 2013, p. 103). En relación con esto, en 1760 se terminó de construir en La Habana un paquebote (*Volante*) de 19 cañones, que fue enviado inmediatamente a Cartagena de Indias para servir como guardacostas<sup>31</sup>.

No obstante, estas limitaciones técnicas no impidieron a los guardacostas efectuar una actividad constante, incluso probablemente por encima de sus posibilidades. Tras la victoria en la guerra de los Siete Años (1756-1763), los británicos habían incrementado sus intromisiones en el golfo del Darién, llegando a asentar diversas bases. Aunque pequeñas en tamaño, eran muy molestas como base de contrabandistas y generaban gran inestabilidad por la posibilidad de que incrementaran su potencia. En este contexto, la respuesta española provino de Cartagena y de sus fuerzas navales de guardacostas, que iniciaron una pugna permanente contra los británicos desde 1767. Gracias a la iniciativa del virrey Pedro Messía de la Cerda y del gobernador de Cartagena de Indias, Fernando Morillo Velarde, dos balandras con veinticinco hombres cada una, inspeccionaron la costa del Darién en mayo de 1767 para dar caza a los británicos (GÁMEZ: 2018, p. 225). Limpiado el espacio al año siguiente, las informaciones geográficas obtenidas por esta expedición, cuyo componente naval fue decisivo, ayudaron enormemente en la década de 1780 a fijar de manera definitiva el control territorial español sobre la zona del Darién.

Por otra parte, la excepcional coyuntura de profundas mejoras del sistema militar de Cartagena (fortificaciones, guarnición y apostadero), junto con el lento pero constante aumento de las rentas como resultado de los efectos del libre comercio decretado en 1778 –aunque sus efectos no fueron claramente perceptibles hasta los inicios de la década de 1780–, generaron un notable esfuerzo en la financiación de su institución militar. Santa Fe y Quito, junto con aportaciones tangenciales de La Habana, aportaron ingentes cantidades de dinero, que entre 1770 y 1800 ascendieron a la nada despreciable suma de 8.821.219 pesos<sup>32</sup>. De este total, aproximadamente un 15 por ciento fue canalizado hacia la financiación de su sistema de guardacostas y defensa naval, incluyendo la expansión del apostadero. En 1772 ya había en Cartagena dos fragatas y cuatro balandras –con un total de más de seiscientos hombres de

(31) AGS, Marina, 330. Pedro Acosta a Julián de Arriga, 19 de mayo de 1760.

(32) AGI, Santa Fe, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

marinería, artilleros y oficiales navales– en el servicio de guardacostas<sup>33</sup>. En 1786 este número había crecido espectacularmente, con una fragata, dos goletas y cuatro bergantines en servicio frente a las costas de la ciudad, más cinco goletas, cuatro balandras y cuatro lanchas cañoneras para la patrulla en las costas del Darién, aunque con base en Cartagena<sup>34</sup>. Paralelamente, ese mismo año el capitán y comandante de guardacostas Juan Álvarez de Veriñas propuso un audaz plan para incrementar la defensa naval y protección de las aguas desde Cumaná al Darién, con base en Cartagena, que incluía el despliegue de nada menos que veinticinco buques de pequeño porte (balandras, galeotas y lanchas cañoneras), con un total de 1.116 hombres<sup>35</sup>. Como es natural, la falta de fondos hizo inviable este proyecto.

No obstante, la ciudad hizo un notable esfuerzo aportando fondos procedentes del control público del impuesto de la avería. Con el inconveniente –y tal vez la ventaja– de no poseer capacidad para la construcción de buques, Cartagena necesitaba fondos principalmente para el sostenimiento de las unidades navales, sus tripulaciones y los suministros indispensables. Habida cuenta de que tanto Santa Fe como Quito nutrían a Cartagena de dinero para sus fortificaciones y su enorme guarnición –que incluía las milicias cuando eran activadas–, no quedaba otra opción que maximizar los recursos propios vía gestión de ingresos. La apertura comercial de 1765 y 1778, que favoreció la entrada y salida de mercantes, empujó indudablemente la capacidad tributaria con la gestión del impuesto de la avería, cuyos fondos eran canalizados por entero hacia el apostadero y la defensa naval. La siguiente tabla, que muestra valores en pesos de a ocho quinquenales, representa los innegables buenos resultados<sup>36</sup>.

<i>Quinquenios</i>	<i>Avería</i>
1761-1765	144.746
1766-1770	122.066
1771-1780	128.481
1781-1785	70.964
1781-1785	89.206
1786-1790	70.964
1791-1795	153.744
1796-1800	111.972

Estas cantidades, aunque nunca fueron suficientes para mantener una fuerte presencia naval en Cartagena y sus aguas, resultaron indispensables para

(33) AGI, Santa Fe, 1095. Estado de fuerza de los guardacostas, 20 de julio de 1772.

(34) AGI, Santa Fe, 914. Informe de 12 de abril de 1786.

(35) AGI, Panamá, 262. Informe de 3 de junio de 1786.

(36) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113. Tesorería principal de Real Hacienda.

favorecer la febril actividad de su apostadero y ampliar el control marítimo bajo su mando, que en la práctica discurría desde Santa Marta hasta el golfo del Darién. A pesar de que los seis buques y más de seiscientos hombres que componían la escuadra de guardacostas en 1772 demandaban 178.000 pesos anuales<sup>37</sup>, el impuesto de la avería pudo sufragar los gastos más inmediatos porque se determinó que la marinería solo cobraría sus sueldos en caso de llevar a cabo alguna salida en corso o de vigilancia. Cuando los ingresos de este impuesto no eran suficientes, la tesorería de Cartagena comenzó a transferir cada vez mayores cantidades de dinero provenientes de otros ingresos, principalmente de los estancos del tabaco y aguardiente<sup>38</sup>.

No obstante, los crecientes ingresos no hicieron más que elevar los gastos militares, en especial desde la segunda mitad de la década de 1780, cuando la institución militar cartagenera vivió una auténtica edad de oro de gasto. De hecho, la expedición al Darién que se desarrolló entre 1785 y 1789 –aunque no languideció totalmente hasta bien entrada la década de 1790 (RGUEZ.: 2014)– representó un egreso de 1.501.926 pesos, de los que casi un tercio se destinaron al componente naval<sup>39</sup>. En este sentido, entre 1700 y 1788 los gastos navales de Cartagena fueron de algo más de tres millones de pesos (SERRANO: 2004, p. 380), mientras que para un periodo mucho más corto, de 1788 a 1808, la cifra se había elevado a 5.157.790 pesos (MANZANILLA: 2013, p. 407). Naturalmente, esta eclosión de actividad militar se debió a la singular subida de los ingresos fiscales dimanados del Reglamento de Libre Comercio de 1778, origen de la aduana cartagenera. En efecto, entre 1781 y 1809 los valores de las mercancías provenientes de la exportación/importación a través de su aduana generaron la cifra de 2.753.305 pesos, con alrededor de un 25 por ciento de los mismos trasladados a la tesorería de marina local<sup>40</sup>.

Toda esta actividad se llevó a cabo, además, maximizando los limitados recursos navales y una logística aún en crecimiento. Como principal base de guardacostas del Caribe, y de hecho como segundo puerto con mayor número de unidades de guardacostas tras Cartagena de Levante, Cartagena de Indias hubo de hacer frente a sus responsabilidades con una inteligente estrategia de dispersión de buques y división de funciones. En 1783, el comandante de los guardacostas, Juan Antonio Camino, informaba que solo disponía para las labores de guardacosta regional de la fragata *Nuestra Señora de la O*, los bergantines *Princesa* y *Amistad* y la goleta *Chula*, ya que el resto de las unidades estaban preparadas para la expedición al Darién<sup>41</sup>. En 1785, en plena efervescencia por las operaciones navales y militares en el golfo del Darién, se determinó el envío de cuatro buques a La Habana para ser carenados y

(37) AGI, Santa Fe, 1095.

(38) AGI, Santa Fe, 1110, 1115. Más de setecientos mil pesos por quinquenio entre 1780 y 1790.

(39) AGI, Santa Fe, 906.

(40) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1108, 1109, 1110, 1111, 1112, 1113. Tesorería principal de Real Hacienda.

(41) AGS, Marina, 424. Carta al ministro Valdés de 7 de noviembre de 1783.

sostenidos por las autoridades de su astillero, mientras en Cartagena las urcas *Regla* y *Santa Balbina* y la fragata *Santa Bibiana* descargaban pertrechos procedentes de Cuba antes de regresar a la isla, donde sus tripulaciones recibirían sus pagas<sup>42</sup>. La situación se hizo tan desesperada que hubo que buscar a más de cuatro leguas de la ciudad materiales para el apostadero y gente para transportarlos, porque el grueso del personal y los pertrechos esenciales estaban siendo utilizados en la costosa empresa del Darién<sup>43</sup>. Para 1789, una vez concluido el grueso de las operaciones navales en el golfo, Cartagena disponía de 32 naves vinculadas a los guardacostas, la mayoría de ellas procedentes de La Habana, número que quedó reducido a una media de nueve en la década de 1790 (MANZANILLA: 2013, pp. 503-506). La causa de esta drástica reducción no fue otra que la pesada carga financiera que generaban y los insondables problemas con los suministros y pertrechos que eran norma en el apostadero cartagenero. De hecho, en 1799 Cosme Carranza, comandante de la base naval, hacía un desesperado llamamiento para que se mandasen desde La Habana 250 quintales de alquitrán, 100 quintales de clavos, 20 quintales de hierro y 200 planchas de cobre<sup>44</sup>, petición que había sido muy común desde años atrás.

Se podría afirmar que el propio éxito del apostadero incrementando su actividad naval y las unidades de guardacostas puestas en juego fueron causa a su vez de sus enormes problemas financieros. En efecto, en 1798 hubo que comenzar a reducir gastos y se tuvo que solicitar un préstamo al Consulado de Cartagena de más de cuarenta mil pesos, cuyo destino era la manutención de la sufrida marinería (ib., p. 426). Sin embargo, al año siguiente, la Junta Naval, a través del comandante de guardacostas, Cosme Carranza, tuvo que volver a pedir al Consulado no dinero, sino que comprase jarcia, lona, alquitrán y brea al no haber existencias en los almacenes, bajo la promesa de un pronto desembolso<sup>45</sup>. Desconocemos si esta última petición fue atendida, pero no obstante es sintomática de la caótica situación financiera y logística del sistema naval cartagenero, devorado muy probablemente por su propio éxito sobre bases económicas no muy sólidas.

En cualquier caso, todo este ciclo de expansión de gasto, sustentado en gran medida por fondos externos a la ciudad, provocó a su vez un impacto positivo en la actividad laboral ligada al apostadero. Durante la década de 1770, y principalmente a partir de 1780 hasta final de siglo, la adecuación del puerto a sus nuevas funciones –las reparaciones de los barcos y armas, así como la construcción de escolleras, diques y rompeolas marinos– generó una creciente mano de obra ligada al componente naval, con casi quinientos artesanos y trabajadores de todo tipo vinculados al apostadero e industrias subsi-

---

(42) Archivo General de Marina (AGM), Expediciones a Indias, 3. Comandante de guardacostas Luis Argueda a Antonio Valdés Bazán, 31 de diciembre de 1785.

(43) *Ibidem*.

(44) AGM, Expediciones a Indias, 4. Carta a Juan de Lángara de 29 de junio de 1799.

(45) AGM, Expediciones a Indias, 27, 25 de febrero de 1799.

diarias (SOLANO: 2013, p. 108). Para 1809, el presupuesto del apostadero había ascendido ya a la notable suma de 336.222 pesos, de los que un 11 por ciento correspondía al pago de jornales de tripulantes, guarnición y brigadas de los buques guardacostas, y un 38,5 al pago a los asentistas (ib., p. 110) que nutrían el puerto de suministros y vituallas traídas de todo el Caribe.

Estos elementos son sumamente esclarecedores del enorme impacto positivo que la institución militar, y en concreto el sistema de defensa naval, tenía para Cartagena. Aunque tradicionalmente se ha considerado el gasto militar – y, por tanto, su financiación– un pasivo para la Hacienda, hay que visualizar los egresos demandados por los buques como un activo económico, debido al efecto llamada en el ámbito laboral. En efecto, con miles de trabajadores realizando todo tipo de labores en función de las necesidades militares, los gastos –sueldos principalmente– deben ser interpretados como un factor revitalizador de la economía local e incluso regional. Los trabajadores del apostadero –584 en 1798 (ib., p. 225)– recibían miles de pesos que posteriormente eran gastados en el comercio local, generando una demanda de bienes y servicios de efectos positivos automáticos. Paralelamente, los suministros que venían del exterior (hierro, jarcia, lona, etc.) fomentaban la industria artesanal especializada, o que a su vez impactaba hacia el alza los sueldos. Los trabajadores del apostadero (carpinteros, herreros, pintores, montoneros, cordeleros y un largo etcétera) recibían mayores sueldos que el conjunto de trabajadores no cualificados y, lo que es más importante, realizaban una labor constante en el tiempo y no temporal y estacional, como los agricultores. Por ejemplo, en 1787, en el recorrido y baliza de dos balandras se emplearon dieciocho carpinteros y calafates durante ocho días, mientras que en las mismas operaciones en una fragata se utilizaron dieciséis calafates durante doce días (ib., p. 227). Y este tipo de actividades eran una constante a lo largo de todo el año. De igual forma, la permanente demanda de materias primas mantenía una actividad industrial sostenida y de alta cualificación técnica.

En relación con esto último, Cartagena era deficitaria de todas las materias primas indispensables para el acondicionamiento de los buques e incluso para el sostenimiento de la marinería. En las dos últimas décadas del siglo XVIII, fueron muchos los informes y peticiones a fin de traer desde España todo tipo de utensilios para reparaciones, así como pertrechos para los buques, que incluían cureñas, cañones, así como velas y jarcias. Como bien ha demostrado el historiador Paolo Solano, la guerra –o la amenaza de conflicto– supuso un gran acicate laboral para el apostadero de Cartagena (ib., pp. 231-236).

A pesar de las enormes tensiones presupuestarias y las lógicas limitaciones, la mayor parte del esfuerzo naval de Cartagena pudo ser sufragado –al menos en óptimas condiciones– gracias a la creación de monopolios –como el del tabaco a partir de 1764– y al aumento de los ingresos de aduanas por la liberalización comercial. Como se ha indicado, entre 1764 y 1809 solo los ingresos del tabaco generaron en Cartagena unos beneficios para la hacienda



de 3.127.882 pesos<sup>46</sup> que, como es natural, en gran medida fueron utilizados para su aparato militar. No obstante, incluso con este fuerte incremento de los ingresos, la financiación del sistema naval sufrió enormes tensiones provocadas principalmente por la guerra, como la que enfrentó a España con Gran Bretaña entre 1779 y 1783, cuyas consecuencias financieras perduraron varios años.

De esta forma, entre 1782 y 1788 la hacienda local tuvo un déficit de más de un millón y medio de pesos, cuyo principal responsable fue su entramado naval, con un gasto de 224.827 pesos en 1786, 180.814 en 1787 y 132.553 en 1788<sup>47</sup>. Las únicas medidas que podían paliar semejante déficit eran las de solicitar por vía de urgencia un incremento de los envíos externos de dinero. En este caso, además de las consabidas remisiones desde Santa Fe y Quito, se recurrió incluso a Popayán. Entre las tres tesorerías fueron enviados a Cartagena, entre 1789 y 1799, 3.578.542 pesos, cifra récord hasta ese momento. Igualmente, La Habana tuvo que hacerse cargo de 124.155 pesos en suministros navales enviados al principal enclave de Tierra Firme<sup>48</sup>. De similar forma, era de esperar que quienes más se beneficiaban de la protección de los guardacostas –la clase comerciante y los propios vecinos– aportaran algo a las exhaustas arcas cartageneras. Así, entre las mismas fechas, los principales comerciantes del enclave y acaudalados vecinos aportaron 321.544 pesos para cubrir gran parte de la deuda, principalmente del apostadero<sup>49</sup>. Paralelamente, las peticiones de numerario al Consulado fueron recurrentes como medidas de urgencia ante un sistema naval que –probablemente– creció de manera desmesurada.

Por otra parte, la expedición al Darién de la década de 1780, y cuyas acciones fueron esencialmente navales, generaron un enorme gasto que aún en 1795 estaba sin pagar completamente (MANZANILLA: 2013, p. 401), y supuso una rémora en el tiempo de difícil solución. Aunque el esfuerzo del apostadero y el sistema naval de Cartagena había dado sus frutos –liquidación del problema del Darién y aumento del número de presas–, la financiación siguió siendo un enorme hándicap hasta finales de siglo. No es de extrañar que en esta coyuntura se tomaran medidas drásticas. Una de ellas fue la solicitud a España, por parte del virrey de Nueva Granada, para que se eximiera a Cartagena de la obligación de remitir dinero a la Península<sup>50</sup>.

Sin embargo, resultaba imperativo seguir manteniendo un enorme gasto naval a pesar de las dificultades de financiación. Los constantes conflictos bélicos del último tercio del siglo XVIII y comienzos del XIX forzaban a un permanente estado de tensión financiera que Cartagena debía afrontar, lo mismo que el resto del Imperio español en Indias (KUETHE y ANDRIEN: 2018,

---

(46) AGI, Santa Fe, 1103, 1104, 1105, 1106, 1107, 1008, 1009, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

(47) AGI, Santa Fe, 1102, 1103, 1104. Tesorería principal de Real Hacienda.

(48) AGI, Santo Domingo, 1975. Informe de 10 de febrero de 1789.

(49) AGI, Santa Fe, 1102, 1103, 1104. Tesorería principal de Real Hacienda.

(50) AGI, Santa Fe, 906. Virrey José de Ezpeleta, 19 de noviembre de 1789.

pp. 21-28). En esta coyuntura, en la que no solo Gran Bretaña era el enemigo, sino también Francia —entre 1793 y 1796 y después de 1808—, los gastos navales alcanzaron cifras astronómicas que llevaron a Cartagena a una quiebra técnica. En efecto, entre 1788 y 1808 el sistema naval cartagenero generó un gasto de 5.157.790 pesos o, lo que es lo mismo, un 10 por ciento de todos sus ingresos (MANZANILLA: 2013, p. 407). Desde 1790, y para contener los gastos, se comenzó a disminuir el número de unidades navales que operaban desde Cartagena, forzando también a las autoridades de Santa Marta a que aportaran lo que pudiesen a las debilitadas arcas<sup>51</sup>. De igual forma, se dictaminó el envío de varios buques a La Habana, cuyo músculo financiero era aparentemente más poderoso que el de Cartagena, y de este modo ahorrar gastos. Aunque los ingresos por presas y comisos entre 1761 y 1809 ascendieron a 457.124 pesos<sup>52</sup>, estas cantidades no fueron suficientes para cubrir la deuda. Los desesperados intentos de la Junta Naval por que los vecinos de Cartagena hicieran un esfuerzo extraordinario para pagar, al menos, la manutención de la marinería, no surtieron demasiados efectos.

Por otro lado, la mayor parte de los gastos de los guardacostas, y por tanto los recursos para su financiación, estuvieron en la variable de los sueldos. Esto refuerza la tesis de que el componente humano era, con mucha diferencia, el apartado más importante de la administración militar de Cartagena. En efecto, diversos informes del costo de algunos buques entre 1789 y 1796 constatan que los emolumentos a la marinería y oficiales embarcados representaban una media del 46 por ciento de todos los gastos, estando el resto repartido entre pertrechos, raciones y otros gastos<sup>53</sup>. Además, estos sueldos no eran precisamente bajos. El comandante del apostadero cobraba más de 1.900 pesos al año, mientras que el alférez de fragata —el nivel más bajo de los oficiales— recibía 230, y un simple marinero, 62. Hay que tener en cuenta que una arroba de carne de vaca —casi doce kilos— costaba once reales, es decir, menos de un peso, mientras que una de harina no sobrepasaba los dos pesos<sup>54</sup>. Visto en retrospectiva, no parece extraño que con semejantes sueldos casi nunca faltara personal para embarcarse en los buques.

## Conclusión

La defensa naval de Cartagena de Indias, y en especial su sistema de guardacostas, representó un elemento casi residual de la administración militar local en comparación con el gasto y financiación que generaron sus fortificaciones, guarnición permanente y milicias. En términos absolutos, su compo-

---

(51) *Ibidem*. Junta de Marina, 18 de marzo de 1790.

(52) AGI, Santa Fe, 1097, 1098, 1099, 1100, 1101, 1102, 1103, 1207, 1208, 1209, 1210, 1211, 1212, 1227, 1228, 1229, 1230, 1231. Tesorería principal de Real Hacienda.

(53) AGM, Consignaciones, 7207.

(54) AGI, Santa Fe, 1102. AGI, Cuba, 727, libros de tesorería.



nente naval apenas supuso un ocho por ciento del total de los egresos militares, aunque el 70 por ciento del mismo se concentró en la etapa posterior a 1757, cuando operó plenamente su apostadero (SERRANO: 2004, pp. 276-277). Sin embargo, su repercusión fue enorme. La industria naval jugó un rol decisivo en las dos últimas décadas en relación con la masa de trabajadores del apostadero, generando un impacto al menos tan significativo como su sistema de fortificaciones. La masa laboral en torno a los guardacostas y su sostenimiento, unida a los sueldos de las tripulaciones, representaron una inyección de capital vital para las actividades mercantiles de la ciudad. Ni siquiera las fortificaciones demandaban tanta mano de obra como el sistema de defensa naval. Tan solo la guarnición, cada vez más numerosa, pero casi siempre ociosa, demandó más numerario que el apostadero y su personal adscrito.

Por otra parte, la financiación fue siempre un inconveniente y a la vez una limitación para su expansión. En Cartagena nunca se crearon impuestos específicos para sostener sus buques, en especial después de mediados de siglo. Si el enclave fue capaz de mantener una aparente solidez de su defensa costera en el mar, se debió principalmente a dos elementos. Por un lado, el fuerte incremento de sus rentas desde la década de 1780 al ponerse en marcha las medidas liberalizadoras de 1778. A través de la aduana, la gran cantidad de buques sueltos propiciaron una elevación de los ingresos por exportación/importación y, al mismo tiempo, un incremento de la alcabala, que en conjunción con la aduana insufló capital a la tesorería local cuando más lo necesitaba. Pero, por otra parte, el enorme esfuerzo de remisión de numerario desde cajas externas —especialmente Santa Fe y Quito— fue sin duda el elemento determinante. Esas remisiones exógenas a la tesorería cartagenera pudieron permitir un elevado gasto y cerrar la brecha del déficit local, al menos a corto plazo. Aunque la deuda de la administración militar de Cartagena superaba el millón de pesos hacia 1800 —de la que un 30 por ciento correspondía a su sistema naval—, solo el inicio de los procesos emancipadores en 1810 cortó de raíz las transferencias externas, colapsó sus ingresos por rentas e hizo finalmente inoperante su defensa naval.

### Fuentes

- Archivo General de Indias (AGI): Santa Fe, Panamá, Contratación, Contaduría, Indiferente General
- Archivo General de Simancas (AGS): Marina
- Archivo General de Marina (AGM): Consignaciones, Expediciones a Indias
- Archivo Histórico de la Nobleza: Osuna.

### Bibliografía

- AMAYA PALACIOS, Sebastián (2017). Las galeras de Cartagena de Indias (1578-1624). *Revista de Historia Naval*, 138, 35-41.
- (2023). *Las galeras de Tierra Firme (1578-1612). Fiscalidad, comercio, abastecimiento y proyección del poder naval castellano en el Caribe Sur*. La Rábida.

- AMOR MARTÍN, Francisco de Asís (2020). *La batalla de La Habana de 1748: crónica de una derrota anunciada*. Universidad de Sevilla.
- ANTÚNEZ Y ACEBEDO, Rafael (1797). *Memorias históricas sobre legislación y gobierno del comercio de los españoles con sus colonias de las Indias Occidentales*. Madrid.
- APESTEGUI, Cruz (2000). «Arquitectura y construcción navales en la España Atlántica, el siglo XVII y la primera mitad del XVIII. Una nueva sistematización». En *International Symposium on Archaeology of Medieval and Modern Ships of Iberian-Atlantic Tradition*. Oxford.
- BORRERO LONDOÑO, Ricardo, (2009). De Pointis y la representación textual de la expedición a Cartagena en 1697: tipología discursiva, ambigüedad y pragmatismo trascendental. *Fronteras de la Historia*, 14-2, 368-390.
- CASTILLERO, Alfredo (1967). *Estructuras sociales y económicas de Veragua desde sus orígenes históricos: siglos XVI y XVII*. Panamá.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1952). La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII. *Anuario de Estudios Hispanoamericanos*, 1-9.
- CRUZ BARNEY, Óscar (1995). El proyecto de ordenanza de corso para Indias de 1754. *Arsiuris*, 14, 373-431.
- DUARTE LEVEL, Lino (1911). *Historia patria*. Caracas.
- ESCUADERO, José Antonio (1969). *Los Secretarios de Estado y del Despacho (1474-1724)* [4 t.] Madrid, Instituto de Estudios Administrativos.
- ESPINO LÓPEZ, Antonio (2019). Armas para las Indias. El problema del suministro de armas y la defensa colonial durante el reinado de Carlos II. *Revista Complutense de Historia de América*, 45, 189-210.
- FERNÁNDEZ DOMINGO, Jesús Ignacio (2010). *Los tesoros del mar y su régimen jurídico*. Editorial Reus, Madrid.
- GÁMEZ CASADO, Manuel (2018). Buscando al enemigo inglés. Expediciones de guardacostas españoles al golfo del Darién, 1767-1768. *Anuario de Estudios Americanos*, 75-1, 211-236.
- G.<sup>a</sup> DE LEÓN, Antonio (1998). Economía y vida cotidiana en el Veracruz del siglo XVII: 1585-1707. *Boletín Americanista*, 48, 29-45.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique (2016). *Navíos de la Real Armada, 1700-1860*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- GOODMAN, David (2001). *El poderío naval español. Historia de la Armada española del siglo XVII*. Barcelona.
- HERNÁNDEZ ESTEVE, Esteban (2004). Administración y contabilidad en los buques de la Real Armada española. Ordenanza de 1735. *Memoria*, 11 y 12.
- KAMEN, Henry (2000). *Felipe V. El rey que reinó dos veces*. Madrid.
- KUETHE, Allan J. (2016). Reflexiones. *TEMPUS. Revista en Historia General*, 4, 186-204. Septiembre-octubre.
- y ANDRIEN, Kenneth J. (2018). *El mundo atlántico español durante el siglo XVIII: guerra y reformas borbónicas, 1713-1796*. Bogotá.
- LAVIANA, M.<sup>a</sup> Luisa (1984). La maestranza del astillero de Guayaquil en el siglo XVIII. *Temas Americanistas*, 4, 74-91.
- MALAGÓN PINZÓN, Miguel Alejandro (2001). El Consulado de Comercio de Cartagena. *Estudios Socio-Jurídicos*, 3-2, 51-74.
- MANZANILLA CELIS, Ángel Francisco (2013). «Los Guardacostas de Cartagena de Indias y la defensa del virreinato del Nuevo Reino de Granada, 1788-1808» (tesis doctoral inédita). Sevilla.
- MARCO DORTA, Enrique (1988). *Cartagena de Indias. Puerto y plaza fuerte*. Bogotá.
- MIRA CABALLOS, Esteban (1997). La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa del Atlántico (1521-1550). *Revista de Historia Naval*, 56, 7-20.
- MORENO LORENTE, Amada (1983). La fundación de la Compañía de Armadores en Corso de Cartagena de Indias, 1737. *Temas Americanistas*, 2, 85-90.
- MOYA SORDO, Vera (2021). Los corsarios guardacostas del Golfo-Caribe hispanoamericano a lo largo del siglo XVIII. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 10-20, 125-147.
- NAVARRO G.<sup>a</sup> Luis (1983). «La política indiana». En *Historia general de España y América XI-1. América en el siglo XVIII. Los primeros Borbones*.

- ORR, Julie (2018). *Scotland, Darien and the Atlantic World, 1698-1700*. Edimburgo.
- ORTIZ, Jorge, (2019). La maestranza naval en el [sic] Callao y Guayaquil coloniales. *Revista del Archivo General de la Nación*, 34(2), 61-76.
- OZANAM, Didier (1996). «La política exterior de España en tiempo de Felipe V y Fernando VI». En JOVER ZAMORA, José M.<sup>a</sup> (dir.) *La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, vol. 1 de *La época de los primeros Borbones*, t. XXIX de la *Historia de España de Menéndez Pidal*. Madrid, Espasa Calpe, 460-466.
- PÉREZ-MALLAÑA BUENO, Pablo (1982). *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- PERONA TOMÁS, Dionisio A. (1998). *Los orígenes del Ministerio de Marina. La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, 1714-1808*. Madrid.
- QUINTERO GONZÁLEZ, José (2004). *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- REICHERT, Rafal (2020). La forja del imperio ultramarino: el sistema defensivo y la vida soldadesca en los presidios del Gran Caribe en el siglo XVII. Caso de la guarnición de La Habana. *Secuencia. Revista de Historia y Ciencias Sociales*, 108, 1-27.
- RODRÍGUEZ, Nelson Eduardo (2014). El imperio contraataca: las expediciones militares de Antonio Caballero y Góngora al Darién (1784-1790). *Historia Crítica*, 53, 201-223.
- RODRÍGUEZ VILLA, Antonio (1878). *Don Cenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada; ensayo biográfico formado con documentos en su mayor parte originales, inéditos y desconocidos*. Madrid.
- ROMERO CASTAÑO, Luis René y PÉREZ DÍAZ, Juan Felipe (2005). *Naufragios y puertos marítimos en el Caribe colombiano*. México.
- SEGOVIA, Rodolfo (1992). *Las fortificaciones de Cartagena de Indias. Historia y estrategia*. Bogotá.
- SERRANO ÁLVAREZ, José Manuel y KUETHE, Allan J. (2004). «La familia O’Farrill y la élite habanera». En *Las élites urbanas en Hispanoamérica*. Universidad de Sevilla.
- (2006). *El Lago de Piedra. la geopolítica de las fortificaciones españolas del Caribe (1586-1786)*. Bogotá.
- (2007). «Gasto militar y situados en Cartagena de Indias, 1645-1699». En *Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Cartagena de Indias.
- (2016). El éxito en la escasez. La defensa de Cartagena de Indias en 1741. *Vegueta. Anuario de la Facultad de Geografía e Historia*, 16.
- (2018). *El astillero de La Habana en el siglo XVIII. Historia y construcción naval, 1700-1805*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.
- SOLANO DE LAS AGUAS, Sergio Paolo (2013). Sistema de defensa, artesanado y sociedad en el Nuevo Reino de Granada. El caso de Cartagena de Indias, 1750-1810. *Memorias*, 19.
- (2015). El Apostadero de la Marina de Cartagena de Indias, sus trabajadores y la crisis política de la Independencia. *Economía & Región*, 9-1.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1981). *La Armada de Barlovento*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos.
- VILA VILAR, Enriqueta (1982). Las ferias de Portobelo: apariencia y realidad del comercio con Indias. *Anuario de Estudios Americanos*, 39, 275-337.
- WALKER, Geoffrey J. (1979). *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*. Londres, Macmillan.
- WATT, Douglas (2008). The Management of Capital by the Company of Scotland 1696-1707. *Journal of Scottish Historical Studies*, 25(2), 97-118.
- ZAPATERO, Juan Manuel (1979). *Historia de las fortificaciones de Cartagena de Indias*. Madrid.
- (1990). *La guerra del Caribe en el siglo XVIII*. Madrid.

# LA EXTRAORDINARIA NAVEGACIÓN DE JUAN LADRILLERO AL ESTRECHO DE MAGALLANES

Juan Ángel LÓPEZ DÍAZ  
Coronel de Inf.<sup>a</sup> de Marina retirado  
Tres Cantos (Madrid), España  
Recibido: 06/03/2024 Aceptado: 26/04/2024

*Contra lluvias y nieves  
Contra el furor del perpetuo viento  
Entre la niebla umbría,  
Sin tregua ni descanso un solo instante  
¡Adelante, adelante!*

GOETHE

## Resumen

Durante dos años (1557-1559), Juan Ladrillero exploró con meticulosidad hasta los más remotos canales patagónicos, cartografió y definió el estrecho de Magallanes, y describió su hidrografía, fauna, flora, así como las costumbres de los aborígenes. Su expedición califica a Ladrillero como un piloto y un explorador excepcional, y su hazaña no ofrece ningún género de dudas merced a su diario de navegación, cuya calidad narrativa, ya de suyo destacable, cobra aún más realce si se tiene presente la época en que se redactó –mediados del siglo XVI–. Su travesía sirvió a la Monarquía para

confirmar que el estrecho de Magallanes era una vía navegable. Y por eso su expedición se mantuvo en el más absoluto secreto. Sin embargo, la vida, fecha de nacimiento y año de la muerte de nuestro protagonista están en discusión, como consecuencia de una infortunada y duradera confusión de su biografía con la del también marino Juan Fernández Ladrillero, fruto de la homonimia de sus apellidos, aunque creemos que hemos podido clarificar de una vez por todas que ambos son personajes distintos.

*Palabras clave:* estrecho de Magallanes, Juan Ladrillero, siglo XVI, Hernán Gallego.

### **Abstract**

For two years Juan Ladrillero meticulously explored the last Patagonian channels, mapped and defined what that Strait was like, its hydrography, fauna, flora and customs of the aborigines. His expedition qualifies Juan Ladrillero as an exceptional pilot and explorer, his feat does not offer any doubt due to the quality of the narration in his navigation diary, and even more so for his time, in the mid-16th century. His crossing served the monarchy to confirm that the Magellan Strait was a navigable waterway. And that is why his expedition was kept in the most absolute secret. His life, date of birth and year of death are in dispute due to a sad and lasting confusion of names with Juan Fernández Ladrillero, also a sailor, although we believe that we have been able to clarify once and for all that both are different characters.

*Keywords:* Strait of Magellan, Juan Ladrillero, Century XVI, Hernán Gallego.

### **Introducción**

**E**N ocasiones algunos personajes de la historia gozan de una gloria innmerecida e injustificada para los hechos o acciones que realizaron real o supuestamente y sin embargo, otros que han protagonizado hazañas realmente asombrosas no solo son perfectos desconocidos, sino que ni en vida, ni menos aún después, han merecido los elogios y honores que sin duda por sus hazañas les corresponderían. Este es el caso de los hechos que vamos a narrar, que tuvieron una importancia fundamental. Y es que constituyen, quizá, la primera navegación exploradora y cartográfica del estrecho de Magallanes de poniente a levante y regreso, en el curso de la cual se tomó posesión hasta en ocho ocasiones del estrecho de Magallanes para la corona española (MORLA VICUÑA: 1903, p. 127; ap. I, doc. 58), a lo que añadió la exploración muy detallada de los canales patagónicos y de los hoy llamados

senos Otway y Skyring (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 70) por primera vez en la historia, casi trescientos años antes de que los británicos del *Beagle* los bautizaran.

Es difícil comprender por qué las mencionadas gestas han quedado en el olvido y por qué su artífice, el piloto onubense Juan Ladrillero, apenas ha merecido alguna reseña en las grandes enciclopedias; tampoco es fácil entender por qué los historiadores le han dedicado tan escasa atención. Una de las razones, si no la principal, de que la expedición de Ladrillero quedara en el olvido es que tras la hazaña de Magallanes, el intento fallido de Ulloa y Cortés Ojea y el eventual éxito del piloto coruñés Hernán Gallego –cuya expedición, al parecer, sí consumó su propósito, por más que su repercusión fuera escasa, sin que se sepa con certeza por qué–, se pensó que la entrada occidental del estrecho había sido bloqueada por una roca. Ercilla constató el mito en *La Araucana*:

*Por falta de piloto, o encubierta  
causa, quizá importante y no sabida,  
esta secreta senda descubierta  
quedó para nosotros escondida;  
ora sea yerro de la altura cierta,  
ora que alguna isleta, removida  
del tempestuoso mar y viento airado,  
encallando en la boca, la ha cerrado.*

Cuando Ladrillero demostró lo contrario, la Monarquía quiso guardar con celo la practicabilidad de la navegación por el estrecho, y por ello la expedición del marino de Moguer quedó en el olvido. Pero, pese a este secretismo que buscaba mantener el paso a salvo de adversarios, apenas veinte años después, en 1577, Drake surcaba aquellas aguas. Pero sin duda el intento de la Corona de ocultar que el estrecho era navegable fue la razón de que esta extraordinaria navegación pasase al olvido.

### **La confusión de las biografías de Juan Ladrillero y Juan Fernández Ladrillero**

Son notables las confusiones que ocasiona la homonimia, tan frecuente en la historia de la América del siglo XVI. Lo cierto es que el hecho de que las personalidades de Juan Ladrillero y de Juan Fernández Ladrillero se hayan entremezclado, de manera que se haya creado un conglomerado de las dos, tiene justificación, ya que se dan una serie de circunstancias que hacen plausible esta confusión y que haya estado presente por tanto tiempo. Ejemplo de la confusión de ambos personajes la encontramos en Navarrete, que al querer exponer en su *Biblioteca marítima* los hechos de Juan Ladrillero, el explorador del estrecho, lo confunde con su homónimo, Fernández Ladrillero, natural

de la villa de Moguer y vecino de la villa de Colima (NAVARRETE: 1851, t. II, p. 229), citando la «Declaración que hizo, por mandado del presidente de la Real Audiencia de Guadalajaraá 13 de diciembre de 1574, sobre navíos que se habían visto por la costa de Compostela en la mar del sur»<sup>1</sup>.

Y esta declaración de Juan Fernández Ladrillero en Guadalajara es la que siguen la mayoría de los historiadores, que de este modo asignan aspectos biográficos de Fernández Ladrillero a Juan Ladrillero. En esta equivocación incurre también José Toribio Medina, quien en la entrada «FERNÁNDEZ LADRILLERO (JUAN)» de su *Diccionario biográfico colonial de Chile* (1906, p. 302), remite a Juan Ladrillero. Sin duda esta confusión ha influido en el desconocimiento de este último; de ahí la importancia de separar sus biografías, cuyo solapamiento es comparable al que se dio con las figuras de fray Juan Pérez y fray Antonio de Marchena, confusión introducida por Geraldine y que duró hasta la segunda mitad del siglo XIX<sup>2</sup>.

Juan Ladrillero y Juan Fernández Ladrillero fueron coetáneos, con apenas unos años de diferencia. Tienen en común el patronímico Juan y el apellido Ladrillero. Ambos son originarios de la provincia de Huelva –algunos historiadores dicen que los dos nacieron en Moguer, o que al menos esta fue la cuna de Juan Ladrillero–. Fernández Ladrillero reconoce en la citada declaración de 1574 que nació en Moguer, aunque en otra dice que lo hizo en Cartaya; otros autores lo dan por nacido en Palos, pues ahí vivía su mujer (ROMERO DE SOLÍS: 1999, reg. 129). Ambos fueron nautas de reconocido prestigio; ambos viajaron al parecer al Perú –Juan Ladrillero lo hizo a ciencia cierta, y aun llegó a afincarse allí, pero Juan Fernández, en nuestra opinión, no llegó a zarpar–. Los dos tuvieron relación con Pascual de Andagoya en su expedición a Río San Juan, si bien la de Juan Fernández fue circunstancial y se limitó a llevar suministros para esa expedición desde Nueva España, en tanto que Juan Ladrillero descubrió y fundó, en la gobernación de Andagoya, el puerto de Buenaventura, en la actualidad el más importante del Pacífico colombiano. Juan Fernández estuvo, al parecer, con Alvarado en su intento de llegar al Perú, y Juan Ladrillero, en la fundación de Cali con Belalcázar.

Pero también tienen diferencias probadas. Las identidades de sus respectivas esposas están perfectamente documentadas. Juan Fernández Ladrillero fue vecino de Colima, en México, y Juan Ladrillero, de Chuquiago (La Paz), en el antiguo virreinato del Perú. Algunos historiadores dicen que el primero viajó a las islas de Poniente, pero no es verdad. Está probado que iba a participar en la armada de Pedro de Alvarado que, tras el fracaso del Perú, se disponía a acometer tal exploración. Pero, como consecuencia de la muerte del adelantado en la guerra del Mixton –donde Fernández participó, como afirma en su

---

(1) «“Apreciable declaración de Juan Fernández Ladrillero, de 1574”. Hállase el original en el Archivo General de Indias de Sevilla, entre los papeles traídos del de Simancas, leg. 6 (“Relaciones y descripciones-confronté el 26 de agosto de 1790”), V.ºB.º Martín Fernández de Navarrete». Martín Fernández de Navarrete, *Descubrimientos del Mar del Sur*, t. 15, n.º 28.

(2) GERALDINE Alejandro de. *Itinerarium ad Regiones sub Aequinoctiali Plaga constitutas*. Citado por G.ª CRUZADO: 2010, p. 17, n. 19.



declaración: «...y fue [Alvarado] para que se pacificase la tierra y en la dicha defensa del dicho reino mataron [1541] al dicho Don Pedro y este testigo [Fernández Ladrillero] se quedó con el almirante y ciento y ochenta hombres de la mar en guarda de los dichos navíos...» («Apreciable declaración de Juan Fernández Ladrillero, de 1574»)-, los buques previstos para esa expedición se dividieron en dos grupos: uno que sí navego finalmente a Filipinas, al mando de Ruy López de Villalobos, y otro que participó en la expedición de Francisco Bolaños a las Californias y a buscar el Paso del Noroeste. En esta última sí participó Fernández Ladrillero, como señala Wagner (1969, p. 140): «El Cabo San Lucas, parece haber sido aplicado a un pequeño puerto que existe junto al Cabo por Francisco de Bolaños, el 18 de Octubre de 1541, por el Santo del día según las noticias que da Juan Fernández Ladrillero, piloto de dicha expedición».

En la ya citada «Apreciable declaración», Fernández Ladrillero, sobre otro probable viaje al Perú, dice:

«... este testigo ha ido al Perú desde estas partes en un navío por mandado del dicho Don Antonio, Virrey de estas partes cuando el Perú estaba alzado, que puede haber 23 años, poco más o menos, a llevar ciertos despachos y los llevó y trajo la respuesta de ellos y vio toda la dicha mar hasta el Perú y la entiende».

La insurrección del Perú terminó en 1548 con la batalla de Jaquijahuana, así que Fernández Ladrillero se equivoca, pues en realidad habían pasado veintiséis años, aunque es probable que, tras tanto tiempo, le fallase la memoria.

Es dudoso que fuese a Perú. No obstante, en una querrela del propio Fernández Ladrillero contra Diego de Almodóvar, aquel declara que, en 1548, siendo alcalde mayor de Colima Cristóbal de Espíndola, el virrey Mendoza ordenó una navegación hacia el Perú que salió del puerto de Navidad en el dicho año, y añade que se le obligó a ir de piloto al Perú «para saber los términos en que estaban las cosas en la dicha tierra, al fin de la insurrección de Gonzalo Pizarro (1544-1548) que costó la vida al Virrey Blasco Núñez de Vela»<sup>3</sup>. Existe también un documento que contiene una relación de 95 personas que se alistaron para ir en esa armada del Perú, y entre ellos consta Juan Fernández Ladrillero, a quien se le asigna un sueldo de noventa pesos<sup>4</sup>. Sin embargo, existen dudas razonables acerca de que Fernández Ladrillero llegara a realizar ese viaje, pese a lo que afirma en la declaración de 1574 y en la querrela de 1558, pues Pérez Busta-

---

(3) ICAZA: 1969, n.º 723. SEVILLA DEL RÍO: 1974, p. 150. Archivo Histórico del Municipio de Colima (AHMC), Reyes 1, Querrela de Juan Fernández Ladrillero contra Diego de Almodóvar, 19 de marzo de 1558; cit. por ROMERO DE SOLÍS: 2007, p. 117, cuadro 7, «Vecinos y autoridades de Colima vinculados con Pedro de Alvarado». Véase también ICAZA: 1969, 723, p. 136, «JFL (...) VECINO ...», y SEVILLA DEL RÍO: 1974, p. 124; cit. por ROMERO DE SOLÍS: 2001, p. 175.

(4) Archivo General de la Nación (México, DF) [AGN], Instituciones Coloniales, GD 72. Real Audiencia, Mercedes, vol. 13, exp. 48 bis, 1550 (ff. 22v-24r). «Síntesis e índice de los mandamientos virreinales. Orden a los oficiales reales de que paguen, por intermedio de Gil Ramírez de Avalos a la gente que se alistó para ir a la armada del Perú», p. 20, exp. 9, 21 abril 1550. M, ff. 44v-46.



mante nos informa que, aunque estaba prevista una expedición al Perú, tras la muerte de Gonzalo Pizarro y su derrota en la batalla de Jaquijahuana, esta expedición se anuló (PÉREZ BUSTAMANTE: 1928, p. 110).

Fernández Ladrillero nació más tarde y fue más longevo que Juan Ladrillero. Respecto a la muerte de este, y aunque parece probado que sucedió a los pocos meses o incluso días después del regreso de su viaje de exploración por el estrecho de Magallanes (alrededor de marzo o abril de 1559), por la confusión ya citada con Fernández Ladrillero ciertos historiadores, como Barros Arana, Thayer Ojeda y otros, sostienen equivocadamente que Juan Ladrillero todavía vivía en 1582, debido a la existencia de la ya citada declaración jurada en la Nueva España de Juan Fernández Ladrillero: «Sin haber logrado el reconocimiento que merecía, en gran parte por desconocimiento y también por escepticismo, muere en diciembre de 1582, a la edad de 78 años» (THAYER OJEDA: 1941, pp. 194-195). Demostraremos que eso no fue así y que quien todavía estaba vivo —o que al menos lo estaba a la altura de 1581<sup>5</sup>— era Juan Fernández Ladrillero. Pero Juan Ladrillero falleció en 1559 (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 524), a poco de regresar de su extraordinaria navegación al estrecho de Magallanes.

Juan Ladrillero sabía leer y escribir, como prueba el diario de navegación de su viaje de exploración por el estrecho de Magallanes, que fue sin duda su legado más importante<sup>6</sup>. Sin embargo, Fernández Ladrillero era iletrado, o eso confiesa; y así lo atestigua Melchor Pérez, su socio, en una causa entre ambos: «El dicho Juan Fernández Ladrillero (...) es persona que no sabe leer ni escribir...»<sup>7</sup>. Por último, Juan Ladrillero tuvo un carácter seco, parco y nosotros diríamos que heroico; Fernández Ladrillero, por su parte, fue más exuberante en sus actuaciones y manifestaciones, como prueban las 79 causas en las que es citado en documentos que se custodian en los archivos de la villa de Colima. De Juan Ladrillero, cronistas como Cieza, Oviedo y Castellanos (1955, p. 365) alabaron su valor, destreza y méritos como navegante:

*... el general Belalcázar envía  
al diestro capitán Juan Ladrillero  
a descubrir dónde la mar batía  
y ver la costa como marinero,  
(...)  
En Ladrillero hizo nombramiento  
por ser en cosas de la mar experto; ...*

---

(5) AHMC, caja 23, exp. 8, 22 ff. Causa de Cristóbal de Solórzano, tutor y curador de Alonso, menor, hijo de Alonso Carrillo, contra Juan de Aguilar. Fernández Ladrillero, testigo, 27 de septiembre de 1581. ROMERO DE SOLÍS: 1995.

(6) Archivo General de Indias (AGI), 1557, Patronato 32, R.5. «Derrotero y viaje de Juan Ladrillero: estrecho de Magallanes».

(7) AHMC, A-4, exp. 13, 5 ff. Juan Fernández Ladrillero acusa a Melchor Pérez de haber asesinado a un negro, 14 de noviembre, 1565.

Pero hay pocas referencias conocidas sobre su persona en los archivos, salvo en los de Sucre, donde se custodian instrumentos públicos relativos a sus posesiones mineras en Potosí y a transacciones o tratos económicos de su mujer, Francisca de Cabrera. En cambio, Fernández Ladrillero, pese a su menor importancia histórica, es objeto de muchas referencias en los archivos de Colima, lugar donde residió casi toda su vida.

Es hora de clarificar la biografía de estos dos nautas, dejando claro el papel que cada uno desempeñó en la época en que les tocó vivir, y sobre todo, es de justicia relanzar la figura inigualable de Juan Ladrillero. Analicemos de forma resumida ambas biografías.

### **Las aventuras de Juan Fernández Ladrillero en el Archivo Histórico del Municipio de Colima de la Nueva España del siglo XVI**

El periodo más estable de Juan Fernández Ladrillero fue cuando ya se estableció en Colima después de sus navegaciones. En los archivos de esta villa mexicana, como ya hemos dicho, se encuentran hasta 79 causas judiciales, desde 1549 hasta 1581, en las que de una u otra manera es citado Juan Fernández Ladrillero: 21 veces como testigo, 18 en pleitos como querellante o querellado, 12 en operaciones de compra-venta, 16 en temas varios (tutor de bienes, fiador en otras causas o notas del director del Archivo Histórico del Municipio de Colima don José Miguel Romero de Solís, español por cierto) y 12 causas en que declarantes lo citan, a él o a su mujer, pero sin que esté involucrado directamente en los correspondientes procesos. Por años, está involucrado en 1 causa en 1549, 3 en 1551, 1 en 1552, 1 en 1555, 1 en 1557, 1 en 1558, 1 en 1561, 2 en 1562, 1 en 1563, 4 en 1564, 7 en 1565, 8 en 1568, 2 en 1569, 2 en 1570, 2 en 1571, 5 en 1573, 1 en 1574, 2 en 1575, 8 en 1577, 9 en 1579, 7 en 1580, y 1 en 1581, último año en que aparece en los archivos de la villa de Colima<sup>8</sup>.

#### ***La «Apreciable declaración» de 1574***

La ya citada declaración de Juan Fernández Ladrillero, en Guadalajara, en 1574 se debió a que Juan Fernández Ladrillero, en 1541 o 1542, participó, como dijimos, en la expedición de Francisco de Bolaños para explorar la costa oeste de México y la península de la Baja California. A causa de un rumor sobre que navíos extranjeros habían penetrado de la Mar del Norte a la Mar del Sur a través del ficticio Paso del Noroeste, llamado «Estrecho de los Bacallaos» o de Anian, Fernández Ladrillero es llamado a declarar sobre la verosimilitud de esa posibilidad. La importancia de esta declaración estriba en que es lo que ha dado pie a que muchos historiadores hayan confundido la

---

(8) *Ibíd.* ROMERO DE SOLÍS: 1995 y 2004.

figura de Juan Ladrillero con la de Juan Fernández Ladrillero. De ella se desprende:

#### *Fecha de nacimiento*

En la declaración de 1574, Juan Fernández dice que tiene más de sesenta años, es decir que habría nacido un poco antes de 1514. Sin embargo, en 1565 dice tener cincuenta, lo que implica que habría nacido en 1515<sup>9</sup>. En 1571 afirma tener más de cincuenta, lo que retrotraería su nacimiento a antes de 1521<sup>10</sup>. Y en agosto de 1579 declaró tener «más de 70 años», lo que implica que habría nacido en 1509 o antes<sup>11</sup>. En suma, su fecha de nacimiento oscila entre una fecha un poco anterior a 1509 y 1521. Es algo más joven, en cualquier caso, que Juan Ladrillero, que debió de nacer entre 1490 y 1505. La muerte de Fernández, aunque incierta en cuanto a su fecha, sucedería después de 1581, último año en que aparece en los archivos de Colima<sup>12</sup>, esto es, a una edad comprendida entre los 60 y los 72 años. Muchos autores señalan 1574 como el año de la muerte de Juan Ladrillero, confundiéndolo con Fernández, lo que es un error también, ya que Juan Fernández murió después de 1581.

#### *Lugar de nacimiento, padres y esposa*

En la declaración nos dice que nació en Moguer: «Es natural de la Villa de Moguer en el Condado de Niebla». Aunque en otra declaración dice: «Joan [Fernández] Ladrillero, dice que es vecino de Colima, y natural de Cartaya [Huelva], que es en el ducado de Béjar<sup>13</sup> e hijo legítimo de Pero Alonso Ladrillero e de Antonia García; e que ha diez años que pasó a esta Nueva España y sirvió a Su Magestad de piloto mayor, en el armada de Don Pedro Alvarado ...»<sup>14</sup>.

Estuvo casado con Catalina Martín Toscano y tuvo un hijo, Pedro de las Casas<sup>15</sup>.

---

(9) *Ibidem*, caja A-5, exp. 5, ff. 16-18, 5 de junio de 1565.

(10) *Ibidem*, caja A-7, exp.1, 4 ff. 1571.

(11) *Ibidem*, reg. 384, 1579.

(12) *Ibidem*, caja 23, exp. 8, 22 ff. «Causa de Cristóbal de Solórzano (...) contra Juan de Aguilar. Fernández Ladrillero, testigo», 27 de septiembre de 1581.

(13) En esa época, el condado de Niebla pertenecía al ducado de Béjar, pero tenía dos señorías independientes: el de Moguer y la Palma del Condado. En 1531, y por un acuerdo que estipulaba que, si un duque de Béjar moría sin sucesión, tomaría su título el hijo mayor del conde de Ayamonte, una rama secundaria del condado de Niebla, y el acuerdo se llevó a cabo al morir don Álvaro de Zúñiga, duque de Béjar, sin descendencia. REDONDO: 1967, p. 153.

(14) ICAZA: 1969, n.º 723. ROMERO DE SOLÍS: 1999, reg. 37. GERHARD: 1992, n.º 2523.

(15) ROMERO DE SOLÍS: 1995. AHMC, regs. 44, 100, 311. ÍDEM: 2001, p. 175.

### *Estudios de piloto*

En su declaración de 1574 también nos habla de sus primeros pasos como nauta:

«... que en el año de 1535[con veintiún años] se examinó de piloto en la ciudad de Sevilla, y lo examinó Juan Caboto<sup>16</sup> Piloto Mayor (...) y después que se examinó de piloto hizo tres viajes desde España a estas partes y en el uno de ellos trajo a Don Antonio de Mendoza, Virrey que fue de la Nueva España, y antes que fuera piloto hizo once viajes de España a estas partes, y cuando trajo [septiembre 1535] al dicho Don Antonio de Mendoza, Virrey, se quedó en esta Nueva España, (...) y que es casado y vecino de Colima porque allí lo mandó vivir Don Antonio de Mendoza, por que tuviese cuidado de las Armadas de su Majestad»<sup>17</sup>.

Lo de los once viajes a Indias antes de ser piloto, y los tres posteriores a que adquiriese esta condición, parece excesivo. En cualquier caso, son datos que se atribuyen con frecuencia a Juan Ladrillero, sobre cuyos años mozos apenas tenemos certezas.

### **Los tres episodios que prueban que Juan Ladrillero no es Juan Fernández Ladrillero**

Ante el cúmulo de afinidades entre ambos personajes, es difícil deslindar con nitidez sus trayectorias vitales. Sin embargo, después de analizar los casi ochenta archivos de la villa de Colima, hemos logrado encontrar tres vicisitudes que demuestran con bastante certeza –una de ellas, de forma inapelable– que ambos personajes son distintos. Dichos sucesos son los siguientes:

1. El 9 de abril de 1548, Juan Ladrillero participa en la batalla de Jaquijahuana, y en octubre de 1548, seis meses después, Juan Fernández Ladrillero estaba enfermo de cámaras de sangre, muy grave, en Colima, hasta el punto de que llegó a hacer testamento. Aunque no era imposible, parece difícil que en abril estuviera en una batalla en Jaquijahuana, y en octubre, a punto de fallecer en Colima<sup>18</sup>.

---

(16) Creemos que Juan Fernández Ladrillero se equivoca aquí y confunde a Juan Caboto, que murió en 1499 y no fue piloto mayor, ya que esta institución no se crea hasta 1508, por lo que es imposible que lo hubiera examinado Juan Caboto. Sí lo pudo hacer, y de ahí la confusión de Juan Fernández, su hijo Sebastián Caboto, que sí fue piloto mayor entre 1522 y 1557.

(17) Real Academia de la Historia (RAH), Colección manuscrita de Muñoz, t. LXXX, f. 114v. «Carta de Manuel de Rojas a la Emperatriz». Santiago de Cuba, 13 de septiembre de 1535. PÉREZ BUSTAMANTE: 1928, p.27, n. 2.

(18) AHMC, caja 27, exp. 1, 18 ff. «Querrela entre Juan Fernández Ladrillero y Diego de Almodóvar sobre la mitad de la huerta de cacao de Mezcala», 19 de febrero de 1558. Cit. por REYES GARCÍA: 1985, reg. 1, y por ROMERO DE SOLÍS: 2001, p. 175, y 2007, p. 117.

2. El 18 de junio de 1557, Juan Fernández Ladrillero reclama en la villa de Colima el pago de un dinero que le había quedado a deber Bartolomé Garrido, difunto, pero en noviembre de ese mismo año Juan Ladrillero estaba zarpando de Valdivia para emprender el viaje de exploración del estrecho. Teniendo en cuenta que en el trayecto de Nueva España a Perú se invertían ocho meses, es difícil que en junio de 1557 pudiese reclamar un dinero en Colima y que en noviembre de ese mismo año saliese a la mar desde Valdivia<sup>19</sup>.
3. Más importante y definitivo es el hecho, ya expuesto, de que el 19 de febrero de 1558 Juan Fernández Ladrillero está en la villa de Colima declarando y presentando una denuncia por un hecho acontecido diez años antes, en 1548. Pero Juan Ladrillero, en esa misma fecha de 19 de febrero de 1558, está en el estrecho de Magallanes, y un mes más tarde se disponía a invernar en la ensenada o puerto de Nuestra Señora de los Remedios, en el canal Abra, donde permanecería hasta el 22 de julio de ese año, en que continúa con su navegación hacia el oeste para encontrar el paso al Mar del Norte. Esta prueba es definitiva, ya que es imposible que ambos personajes pudieran estar el mismo día, uno, en la villa de Colima, en México, y otro, en el estrecho de Magallanes<sup>20</sup>.

También, y por las causas descritas, se aprecia la diferencia de carácter entre los dos nautas: sobrio, escueto, práctico y leal a la causa del rey y de su patria Juan Ladrillero, y más ligero, explosivo, voluble y dedicado a su peculio y a su hacienda Juan Fernández Ladrillero, como se desprende de la lectura de las 79 causas del archivo de Colima.

### **La biografía conocida de Juan Ladrillero**

De Juan Ladrillero –el verdadero Ladrillero, aunque no sepamos mucho de su vida hasta transcurrida la mitad de esta– se cree que nació en Moguer, en 1505, aunque hay autores que lo dan como nacido en Palos de la Frontera y ubican su fecha de nacimiento en la última década del siglo xv –las fuentes oscilan entre 1490 y 1505–. Tal fecha nos dice que, cuando inicia la expedición del estrecho, en 1557, tendría ya cincuenta y tantos años, edad avanzada para aquella época. Poco más se sabe de sus primeros años; de hecho, la primera noticia en relación con su persona –y no se sabe con certeza si se refiere a él o a su tocayo Fernández, ya que en julio de 1536 Juan Ladrillero estaba en la fundación de Cali– nos dice que en sus primeras navegaciones pudo hacer la Carrera de las Indias; y parece que en uno de sus viajes, ya

---

(19) AHCM, caja A-2, exp. 23, 2 ff. «Juan Fernández Ladrillero reclama el pago de un dinero que le quedó debiendo Bartolomé Garrido, difunto».

(20) *Ibidem*.

como maestre de una nao, de regreso a España, naufragó a la altura del cabo San Vicente, como prueba este documento de 1536:

«Con los correos pasados hemos informado a V.m. de todo lo que hasta entonces convenía y lo que ahora hay más que decir es que (...) de la Nueva España venían dos naos, la una de un Francisco Camacho la cual se perdió a las Tortugas y la otra donde venía por maestre Juan Ladrillero que también se perdió en el Cabo de San Vicente y se salvó toda la gente que en ellas venían y el oro y plata que traían que no se perdió sino solo dos partidas que por una relación del registro de Camacho que han traído a esta casa pareció que se perdieron y eran de poco valor y con la presente enviando un traslado de la relación del registro de que trajo un marinero y así mismo de la de Pedro (...), la que viene de Cuba en la nao de Juan Ladrillero que se perdió no venía más que una partida del dueño de la nao y por esto no hay registro de enviar relación (...) = Sevilla XI de marzo de mil quinientos treinta y seis»<sup>21</sup>.

Existen autores que lo dan como nacido en Cartaya, pero es un error, como hemos dicho, ya que el nacido en esa villa, sería Juan Fernández Ladrillero. Era al parecer Juan Ladrillero muy versado en cosmografía y astrología, lo que le convirtió en uno de los mejores cartadores de su época. En 1537 y 1538, al parecer, ya navegaba por el Mar del Sur y fue el primero que determinó algunas latitudes al sur del Panamá, para proporcionar datos geográficos de Lili y Popayan y otros puntos situados entre Río San Juan y la isla Gorgona, en la costa occidental de la actual Colombia.

No sabemos a ciencia cierta cómo llega Juan Ladrillero al Perú y acaba participando en la fundación de Cali en 1536 (fig. 1). En esta ciudad existe una estatua erigida para honrar la memoria de Sebastián de Belalcázar, en uno de cuyos laterales encontramos a los fundadores de la urbe, entre los que consta Juan Ladrillero (RAMOS HIDALGO: 1971, p. 22, n. 4) [fig. 2].

En enero de 1536, Belalcázar envió a Juan Ladrillero, por su experiencia en las cosas del mar, con treinta hombres hacia el occidente, en busca de un paso y un puerto al Pacífico. Si encontraba lo buscado, Belalcázar iría a la Corte a solicitar el título de estas tierras, saliéndose así de la sujeción a Pizarro (ARBOLEDA: 2018, p. 24, n. 2). Ladrillero anduvo más de un mes por riscos y selvas, sube que te baja alturas. A ratos se le presentaban indios en actitud agresiva, pero no tardaban en huir. La expedición tomó el valle, pero a expensas de dejar varios muertos propios y de que los supervivientes regresaran hambrientos y, en su mayoría, enfermos (RAMOS HIDALGO: 1971, p. 24, n. 3). Ladrillero recorrió parte del cañón del río Dagua, en busca de una salida al mar, sin éxito. Pero de algunos indios obtuvo informes respecto a la forma de la montaña y a la dirección de sus sierras. Según parece, fue al regreso de Ladrillero, siempre en su empeño de colonizar, cuando Belalcázar fundó la ciudad de Cali el 25 de julio de 1536, día del apóstol Santiago,

---

(21) AGI,ES.41091.AGI/26//INDIFERENTE.1092,N.133. Carta de los oficiales de la Casa de Contratación, 11 de marzo de 1536.

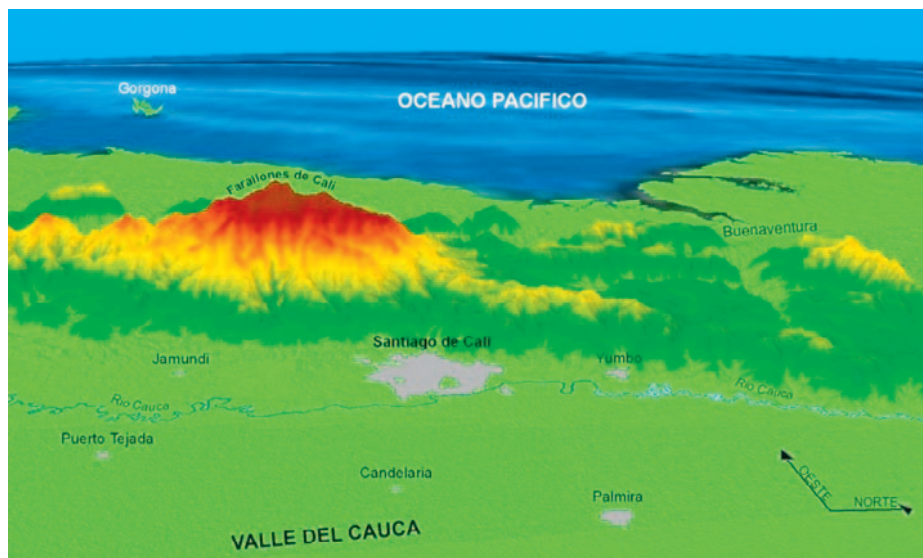


Fig.1. Ciudad de Cali, valle del Cauca. FUENTE: Cali en el valle del Cauca, Colombia. Vista 3D desde el Este. Carlos. A. ARANGO. Wikimedia Commons

patrón de España<sup>22</sup> «Suficientes debieron ser estos para que Belalcázar, que conocía ya las costas, formara juicio aproximado de la situación del puerto, cuando poco después procedió el teniente gobernador a trasladar la nueva población (Cali) al sitio que hoy ocupa» (ARROYO, cit. por ARBOLEDA: 2018, p. 24, n. 4).

Entre los fundadores y pobladores de Cali podemos anotar, entre otros, los siguientes nombres: Sebastián de Belalcázar, Miguel Muñoz, Juan Cabrera<sup>23</sup>, Juan Ladrillero, Juan de Ampudia, Pedro de Añasco, Francisco Cieza o Hernando de Cepeda y Ahumada –hermano de la ilustre doctora de la Iglesia santa Teresa de Jesús, quien era de familia hidalga y de buen acomodo, compuesta por tres hermanas y nueve hermanos– (RAMOS HIDALGO: 1971, p. 22, n. 4). En 1538, Ladrillero continúa con Belalcázar, como evidencia el hecho de que, el 18 de enero de ese año, este último, quien presidía el cabildo de Quito, ordenó que se diese «de los indios del repartimiento de Quixo 4 indios a Juan Ladrillero ...» (RUMAZO: 1946, p. 23). Hacia enero o febrero de 1539, Belalcázar contactó con la expedición de Gonzalo Jiménez de Quesada, que había llegado hasta la sabana de Bogotá.

(22) Esto último lo anota Arroyo. El punto de la fundación en las cabeceras del Calima consta en documentos del archivo municipal. ARBOLEDA: 2018, p. 23, n. 4.

(23) Existe la posibilidad de que Francisca Cabrera, hermana de Juan Cabrera, se casara con Juan Ladrillero.



Negoció con Quesada y en mayo de 1539 se embarcó con él y con Nicolás de Federman hacia Cartagena, para ir a España a solicitar los derechos de Pizarro sobre lo que él había descubierto –aunque es más probable que su pretensión fuese desgajar la región de Popayán, Cali y Timaná de la jurisdicción del conquistador del Imperio inca (ORLANDO MELO: cap. VII, p. 103)–. Belalcázar embarcó hacia el Atlántico en Guataquí, sobre el río Magdalena, y desembarcó en las costas españolas, convirtiéndose así en la primera persona en realizar tan larga travesía, de unos nueve mil kilómetros (BUENAHORA DURÁN: 2020, p. 136).

Otra muestra de las andanzas de Ladrillero en Cali la encontramos en la relación que el licenciado Vadillo redacta para describir su periplo de San Sebastián de Urabá a Cali, adonde llega a finales de 1538. En enero de 1539 sale para San Miguel de Piura, desde donde sigue al cercano puerto de Paita; y de allí navega hasta Panamá la Vieja, donde escribe la famosa relación en julio o agosto de 1539, antes de cruzar el istmo, para regresar a Cartagena de Indias y volver a España, dando término al viaje del primer español en surcar el camino terrestre entre Cartagena y el Perú. Es posible que Ladrillero hiciese este trayecto con el licenciado Vadillo, y que en Panamá se enrolase en la expedición de Pascual de Andagoya, de la que hablaremos más adelante. Así expone Vadillo su encuentro con Ladrillero: «Sabrá vuestra majestad que los de Cali y Popayán tenían que estaban en los nacimientos del Darién y así me dijeron que lo habían escrito a vuestra majestad especialmente un piloto que se dice Ladrillero ...» (SALDARRIGA ESCOBAR: 2012).

### ***Juan Ladrillero y su presencia en la expedición del adelantado Pascual de Andagoya (1537-1538)***

Después de la exploración del Perú, la corona española, sintiendo inmediatamente el vacío producido en el control entre el antiguo territorio colonizado del istmo panameño y la nueva región colonial peruana, creó la gobernación de Río San Juan. Solicitada esta por el licenciado Gaspar de Espinosa, la Corona se la concedió. Pero Espinosa murió en agosto de 1537, en el Cuzco. En su reemplazo, la Corona nombró en diciembre de 1538 a Pascual de Andagoya, quien gastó en la armada más de treinta mil castellanos. Como piloto de ella encontramos a Juan Ladrillero, uno de los más hábiles marinos de entre los que navegaban los mares de las Indias (SERRATO: 1905, p. 435). No sabemos las circunstancias que concurrieron para que Juan Ladrillero abandonara la compañía de Belalcázar; posiblemente fue por el regreso del adelantado a España para reclamar ante la Corte sus derechos sobre los territorios conquistados. Ladrillero pudo aprovechar –es solo una suposición– el viaje de regreso del licenciado Vadillo, del que hemos hablado, y en busca de trabajo se uniría en Panamá la expedición de Andagoya, liderando la jefatura de la flotilla que este organizó para llevar a cabo la expedición a la gobernación de Río San Juan. Nos dice Navarrete que

«emprendió Andagoya su viaje por la costa descubriendo la Bahía de la Cruz, distante cinco leguas de la Isla de Palmas. Desde allí envió el galeón a Panamá para trasportar á su mujer y familia y entretanto quedó fundando un pueblo que llamó la ciudad ó puerto de la Buenaventura nombró por teniente á Juan Ladrillero, uno de sus compañeros, inteligente en las cosas de tierra y de mar, el 15 junio de 1539» (FDEZ. NAVARRETE: 1829, pp. 458-459)<sup>24</sup>.

Confirma la presencia de Ladrillero en la expedición una información de méritos rendida en Lima, el 11 de enero de 1555, por Alonso de Valencia –uno de los que acompañaron a Diego Colón a La Española– sobre los servicios de su padre, llamado también Alonso de Valencia, donde consta que Ladrillero tenía en esa fecha cincuenta años –nacería en 1505, sobre poco más o menos– y que había conocido a Valencia hacía catorce (en 1541), en las provincias de Río de San Juan, durante la pacificación de los naturales de aquella tierra con Juan (*sic*) [Pascual] de Andagoya (MEDINA: 1906, p. 443). La presencia de nuestro Juan Ladrillero y de su homónimo Juan Fernández Ladrillero en el inicio de la expedición de Andagoya a la gobernación de Río San Juan nos ofrece otra prueba de la facilidad de ambos para solaparse. Juan Fernández Ladrillero, por encargo de Cortés, llevó suministros a la expedición de Andagoya (BORAH: 1971, pp. 7-25).

Se tiene referencia de que fue Juan Ladrillero quien primero llegó a la bahía de Buenaventura, y que de allí remontó por el río Anchicayá. Cieza de León también lo confirma: «...no hago capítulo por sí deste puerto, porque no hay más que decir dél de que fue fundado por Juan Ladrillero (que es el que descubrió el Río) con poder del Adelantado Don Pascual de Andagoya ...» (CIEZA DE LEÓN: 1922, cap. XXIX, p. 95).

La demarcación verdadera de su gobernación, que Andagoya prometió enviar al rey, fue efectuada más tarde por Juan Ladrillero, quien, con arreglo a sus órdenes, levantó una carta geográfica del territorio acompañada de texto. Fue enviada a España el 15 de septiembre de 1540 desde Cali, junto a una carta de Andagoya, fechada en 1539 y dirigida al Emperador, donde el adelantado elogiaba la fiabilidad del mapa que de dichas costas había confeccionado su piloto: «Es el hombre de más verdad, ciencia y habilidad que había encontrado, acreditándolo la figura o mapa que había formado de toda la tierra firme y del Perú, de mar y tierra, que con descripción unida remitía para SM no fuere engañado con falsas relaciones»<sup>25</sup>.

---

(24) La fundación tuvo lugar, al parecer, el 14 de junio de 1539. *Revista General de Marina*, Efemérides, junio 2014). Véase también Banrepcultural. La red cultural del Banco de la República de Colombia, Biblioteca Virtual, *Credencial Historia*, 141, «Fundaciones de ciudades y poblaciones».

(25) Biblioteca Nacional de España (BNE), Ms. 19.267. Carta del Adelantado Pascual de Andagoya dirigida al Emperador Carlos V sobre su partida de Panamá y prosecución de su viaje y reconocimiento hasta Cali, el 15 de septiembre de 1540. Véase también TRIMBORN.

## *Ladrillero en el Perú*

### *Con Núñez de Vela*

Tras quedarse sin jefe al embarcarse Andagoya para España, Juan Ladrillero se traslada a Perú, estableciéndose como vecino de Lima, donde entra al servicio del licenciado Vaca de Castro, que había intercedido en el conflicto entre los conquistadores intentando poner paz. En 1545, el estallido de la rebelión de Gonzalo Pizarro obliga a Ladrillero a viajar a Quito apresuradamente, para llevar noticias de los movimientos de tropas al virrey Núñez de Vela, a quien servirá como espía, capitán y hombre de armas. Así nos cuenta Cieza de León las andanzas de Juan Ladrillero con el virrey Núñez de Vela:

«... el Visorey después de haber estado en la ciudad de Quito algunos días teniendo noticia de la venida de Pizarro acordó de se retirar hacía la Gobernación de Popayán (...) mandó sacar el oro que había en la caja del rey nuestro Señor, e mandó que saliesen todos de la ciudad, porque supo que el enemigo venía ya siguiéndolo; y allegó aquella noche, antes que se partiese, Juan Ladrillero y dijo como el Capitán Juan Cabrera quedaba en el pueblo de Otabalo, luego que otro día amaneció mandó el Visorey que todos saliesen, y así se hizo ...» (CIEZA DE LEÓN: 1909, cap. CXLIX, p. 456).

El virrey encarga a su hermano que fuera a Panamá vía Cartagena de Indias a buscar ayuda,

«y el Visorey, conociendo su intención, dándole los más dineros que pudo le dijo que se partiese y por vía de Cartagena se podía ir y que hiciese alguna apariencia de querer enviarle o venir con socorro, no tanto por lo que a él tocaba cuanto por lo que convenía a su honor, y escribiendo con Vela Núñez al rey nuestro señor y a los de su real consejo las cosas que hasta allí habían pasado y también escribió a las reales autoridades de Santo Domingo en La Española y de los confines en Guatimala y a otros gobernadores y a Panamá al Capitán Juan de Llanes, pidiendo a todos favor y dando a entender en la calamidad que estaba el reyno y así se partió el General Vela Núñez, yendo con él el Capitán Juan Ladrillero» (ib., cap. CLI, p. 459).



Fig.2. Estatua a Belalcázar en Cali y placa con los fundadores de la ciudad en la que figura Juan Ladrillero. FUENTE: Q'hubocali. com, 17/6/2020. Foto de Armando Llanos

Habiéndole acompañado hasta la provincia de Pasto y Río Caliente, continuó Juan Ladrillero con el hermano de Núñez hasta el puerto de Buenaventura, donde fueron presos por los capitanes de Pizarro; en efecto, estando Ladrillero ocupado en hacer un barco, apareció el general Pedro de Hinojosa, que con la armada de Pizarro se dirigía a Panamá, y por traición de un compañero de Ladrillero, se apoderó de este, del hermano del virrey y de otros soldados: «Juan Ladrillero anduvo tres días huido y muy perseguido de un tigre, que fue cosa extraña no despedazarle, y constreñido de necesidad y por hambre, el mismo se hubo de ir a meter en las manos de Hinojosa y de los demás» (ib., cap. CXLVIII, p. 459).

Hinojosa siguió hasta su destino, Panamá. Allí, gracias a que el enviado de la Corona lo atrajo a su bando, Ladrillero pudo recuperar su libertad, sirviendo entonces a las órdenes de La Gasca. Al parecer, de Panamá se fue Ladrillero a la pesquería de perlas del cabo de la Vela, de donde regresó a tierras panameñas llevando a su cargo, en unión del capitán Santillana, la gente que iba a reunirse con La Gasca (FDEZ. DE PALENCIA: 1571, cap. XLVIII, p. 45; cit. por MEDINA: 1906, t. I, p. 443).

Fernández Ladrillero, cómo no, también anduvo en pesquerías de perlas en la costa de Colima (ICAZA: 1969, n.º 723. GERHARD: 1992, n.º 2523).

### *Juan Ladrillero con La Gasca*

Tras dejar el negocio de la pesquería de perlas en el cabo de la Vela, encontramos a Ladrillero –quien sin duda había salvado la vida gracias a la intervención del enviado del rey para acabar con las guerras civiles del Perú, el licenciado La Gasca– luchando en la batalla de Jaquijaguana, donde Pizarro fue derrotado y, posteriormente, ejecutado (OYARZUN: 1976, pp. 96-97). En dicha batalla, aunque las fuerzas rebeldes se rindieron a los primeros disparos, tuvo gran importancia Pedro de Valdivia, quien desplegó en estas operaciones tanta actividad como inteligencia (BARROS ARANA: 1896, t. I, p. 313, n. 26 y 27).

### *Ladrillero se afinca en Chuquiago*

Después de la batalla de Jaquijaguana, Ladrillero regresó a Lima, donde se le asignó el repartimiento de Viacha, por el reparto de Guaynarima en 1548, en recompensa por los servicios prestados a su majestad. Tras una vida llena de aventuras, Ladrillero vio llegada la hora de asentarse y en 1556 fue tercer regidor de La Paz –Fernández Ladrillero lo fue de Colima (AHMC, caja 27, exp. 10, 68 ff.)–. Parece que fue en esta época cuando se casó con Francisca de Cabrera (MEDINA: 1906, t. I, p. 443), probablemente hermana, como dijimos, de Juan Cabrera, uno de los fundadores de Cali. Cuando fallece Juan Ladrillero, como viuda, Francisca llevó la encomienda de Viacha *Hanansaya*<sup>26</sup> a su

---

(26) *Hanansaya* o «sector de arriba», y *Hurinsaya* o «sector de abajo». ROMERO: 2006, p. 42.

nuevo matrimonio con Francisco Ferrán (MORRONE: 2012, p. 13), aunque de poco le sirvió, según José Toribio Medina, ya que don Francisco –que en realidad se llamaba Francisco Terán Valenciano– viajó a España a recibir la herencia de sus padres, y murió allí sin poder regresar a la hacienda, por cuya posesión tanto había peleado doña Francisca, ya que en aquella época, era difícil que las encomiendas pasasen a las esposas (MEDINA: 1906, t. I, p. 443).

*Juan Ladrillero en el Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (Sucre) (ABNB)*

Los únicos documentos que he podido encontrar en los archivos de Sucre (Bolivia) –con ayuda don Gabriel René Rivera Bernal, jefe de la unidad de archivo– son siete fichas relativas a una posesión de minas que tuvo Juan Ladrillero en compañía de otros personajes, fichas todas del mes de julio de 1549, y un documento de 1584 en que su ya citada viuda, Francisca Cabrera, otorga un poder especial a Antonio de Ávila, su hermano, otorgamiento posterior, evidentemente, al fallecimiento de su marido<sup>27</sup>.

*La exploración de Ladrillero del lago Titicaca*

Al vivir cerca del lago Titicaca, Ladrillero, por encargo o a iniciativa propia, decide construir un bergantín para navegar por sus aguas y demostrar que se trataba de un lago interior sin salida al mar. Como buen cosmógrafo, mide con precisión todo el contorno lacustre, calculando su anchura, dimensión y hasta su profundidad: «Esta laguna es tan grande que tiene por contorno 80 leguas y tan honda que el Capitán Juan Ladrillero me dijo a mí que por algunas partes de ella, andando en sus bergantines, se hallaba tener 70 y 80 brazas y más y en partes menos...» (CIEZA DE LEÓN: 1922, cap. CIII, p. 322. Cit. por MEDINA y BECCO: 1992, pp. 278ss.)

*Otras referencias a la presencia de Juan Ladrillero en Perú*

También hay referencias a Ladrillero por vender un esclavo a la mujer de Nicolás de Ribera el Viejo (uno de los Trece de la Fama), alcalde ordinario que fue de Lima: «Y Nicolás de Ribera el Viejo había sido elegido nuevamen-

---

(27) Escrituras relativas a Juan Ladrillero: Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (BO ABNB), fondo Escrituras Públicas de La Plata (EP).1 (fedatario, Luis de Soto, escribano público y del cabildo), ficha 29 (3/7/1549), 21r-21v; ficha 113 (19/7/1549), 87r-88v; ficha 114 (20/7/1549), 89r-89v; ficha 123 (20/7/1549), 98r; ficha 143 (24/7/1549), 113v-114r. Poder relativo a Francisca Cabrera: BO ANBB, EP.3 (escribano, J.B. Carrión), ficha 450 (8/8/1584), 514r -515v.

te alcalde ordinario de Lima, y participó (...) en la mayoría de las acciones de la empresa descubridora (...) del Perú. Su mujer Elvira Dávalos asistida por varios esclavos, uno comprado al célebre capitán Juan Ladrillero en 1553» (MORALES CAMA: 2015, p. 51, n. 155).

### *Ladrillero con el gobernador don García Hurtado de Mendoza*

Tras la muerte de Pedro de Valdivia, y por estar en el momento de su muerte en España Jerónimo de Alderete, comisionado por Valdivia para dar las novedades de la gobernación al rey Felipe II, que estaba en Inglaterra, allí mismo le nominó como relevo de Valdivia. Pero, al llegar a Panamá la Vieja, Alderete falleció, y el virrey, Hurtado de Mendoza, marqués de Cañete, nombró gobernador a su hijo don García. Su padre decidió enviarlo a la gobernación arropado con la flor y la nata de los asesores que había en el virreinato, y en el ámbito naval consideró que no había persona más competente que Juan Ladrillero. Así que, cuando parecía que nuestro protagonista por fin había alcanzado la calma y se disponía a disfrutar de un merecido descanso tras una vida pavimentada de aventuras, emociones y peligros, recibió el aviso del virrey para que acompañara a su hijo a la campaña de pacificación de la gobernación de Chile: «Cuando el gobernador don García Hurtado de Mendoza se embarcó en el Perú para este reino trajo consigo al Capitán Juan Ladrillero, al cual le dio el Marqués su padre por soldado de los de más fama sabiendo que era hombre de mucha experiencia y sagacidad en todos los negocios que se le encomendaban, mayormente en los de la mar, en que era muy versado» (MARINO DE LOBERA: 1866, cap. VIII, p. 224).

### *Juan Ladrillero en la expedición contra los araucanos*

El marqués de Cañete, queriendo «descargar la tierra»<sup>28</sup>, mandó levantar la bandera de enganche en las diversas ciudades del Perú, con el propósito de formar un cuerpo de quinientos soldados que acompañasen a su hijo en la expedición que preparaba. El convoy zarpó de El Callao el 2 de febrero de 1557, y el 23 de abril la escuadrilla fondeaba en el puerto de Coquimbo (BARROS ARANA: 1896, t. II, p. 108, n. 6). Don García, tras enviar a Lima a Villagrán y Aguirre, quienes, tras la muerte de Valdivia, a juicio del virrey eran obstáculos para tomar el control de la gobernación, impaciente por ir al encuentro de los indios de guerra, el 21 de junio zarpaba del puerto de Coquimbo hacia Concepción. Pero los vientos del noroeste, que permiten en el invierno llegar en corto tiempo a la mencionada bahía, durante esta estación adquieren con frecuencia en esas costas una intensidad terrible y producen formidables tempestades. Y eso fue lo que ocurrió en esa ocasión: el viento desencadenado agitó el mar con tal fuerza que Hernán Gallego, uno de los pilotos de la expedición, que llevaba navegando

---

(28) Librar el virreinato de gente de mal vivir y proclive a crear pendencias.



desde su niñez y estaba muy experimentado en la navegación del Pacífico, dijo que jamás había visto una tormenta más furiosa. La escuadrilla estuvo a punto de perecer. El viento derribó los mástiles de la nave en que navegaba don García, le hizo una brecha en los costados y la puso en peligro de estrellarse contra los arrecifes de la costa. Torrentes de lluvia dificultaban la maniobra. Hubo una noche, sobre todo, en que los navegantes creyeron perecer. La maestría de los pilotos, Juan Ladrillero y Hernán Gallego, interpretada por los expedicionarios como la protección del Cielo, los salvó de una muerte que parecía inevitable y, sin duda, evitó una catástrofe.

Cuando los elementos comenzaban a calmarse, la escuadrilla entraba, al fin, en la bahía de Concepción (BARROS ARANA: 1894, t. II, pp. 119-120, n. 19). Tras desembarcar y construir un fuerte<sup>29</sup>, estuvo la fuerza seis días en su interior sin ser atacada por los indios. Al amanecer del 7 de septiembre (BARROS ARANA: 1894, t. II, p. 124, n. 25) vio llegar un numeroso ejército enemigo, que algunos cronistas elevan a la exagerada cifra de veinte mil hombres y otros reducen a solo tres mil. Tras una larga y violenta lucha, la victoria de los castellanos fue completa, y habría sido aún más concluyente si hubieran podido perseguir a los fugitivos, pero no tenían un solo caballo<sup>30</sup>. El mismo día, don García hizo partir al norte uno de sus buques bajo el mando de Juan Ladrillero, con encargo de acercarse a la costa y ver el modo de ponerse en comunicación con las tropas que venían de Santiago, para que acelerasen su marcha. El retardo se debió a que el invierno había sido muy riguroso y las lluvias ralentizaron la marcha. Se envió un destacamento de cien hombres al mando del capitán Juan Remón, quien se adelantó a marchas forzadas para Concepción. Cuando los indios iban a atacar el fuerte por segunda vez, se observó que de súbito se ponían en retirada. Es que habían avistado a los cien soldados españoles del capitán Remón (BARROS ARANA: p. 128, n. 28). Tras pacificar la región, don García preparó otra expedición para reconocer y ocupar la región vecina al estrecho de Magallanes. Dos navíos y un bergantín (*sic*) fueron preparados para esta empresa. Le confió su mando al piloto Juan Ladrillero, y puso a su lado al capitán Francisco Cortés Ojea y al piloto Hernán Gallego, quien en 1553, con Francisco de Ulloa, había reconocido ya aquellos lugares. Los expedicionarios salieron en noviembre de la bahía de Concepción (*ib.*, pp. 128-131).

## La expedición de Juan Ladrillero

La expedición de Juan Ladrillero, en 1557, para atravesar y reconocer el estrecho de Magallanes y sus múltiples canales y senos, que por primera vez en

---

(29) Mariño de Lobera, libro II, Capítulo 2, Suárez de Figueroa, libro I, Oña, Arauco domado, canto IV, estrofa 58. Citado en *Historia de Chile*; Diego Barros Arana, 1894, t. II, p.123, Nota 23.

(30) La batalla del fuerte de Penco ha sido contada por los cronistas. GÓNGORA MARMOLEJO:1969, cap.XXIV. MARIÑO DE LOBERA: 1565 lib. II, cap.II. Suárez de Figueroa ha seguido a este último. Citado en *Historia de Chile*; Diego Barros Arana, 1894, t. II, p.126, Nota 25.



la historia pasó del Pacífico al Atlántico y viceversa, con permiso del piloto Hernán Gallego, veremos porque, es muy poco conocida y hubo lugares de su periplo que no volvieron a ser navegados hasta trescientos años después por los navegantes británicos del *Beagle*, que denominaron esos lugares con nombres de la dotación. Aunque se conserva la relación escrita por el propio Juan Ladrillero, este extraordinario documento no fue conocido en copias de imprenta hasta que la dio a conocer, por primera vez, Luis Miguel Amunategui (1879, t. I, pp. 426ss.), quien así lo hace constar: «El documento de que voy hablando había permanecido inédito hasta el presente». Don José de Vargas y Ponce dice sobre tal documento:

«Del derrotero manuscrito de Ladrillero, hay dos copias en el Archivo General de Indias, que ambas dicen: *corregidas con el original*. Tiene la una catorce; y la otra, diez y seis páginas y en una, se advierte que el original se sacó para el consejo. El manuscrito es un derrotero (formado sin duda del diario del viaje) que está muy circunstanciado con noticia, no solo de la costa, y de todos sus adherentes, sino de vientos, mareas y temperamentos. Dice [Ladrillero] que, *de sur a norte, se puede pasar en la buena estación en seis o siete días el Estrecho ...*».

Navarrete dice sobre el manuscrito: «Hállanse en Sevilla la Relación del viaje, por copia, en el legajo de *Cartas y consultas*, teniendo al principio la advertencia de que “El original se dio á Aguirre para llevar al Consejo en 25 de mayo de 1573”. Los otros dos documentos estaban testimoniados en el legajo 6.º de *Descripciones y poblaciones de Indias, traídos de Simancas*. Y hay copias de todo en el Dep. Hidr., tomos 15 y 20 de manuscritos» (NAVARRETE: 1851, t. II, p. 229. GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 456, n. 7).

En 1880, don Ramón Guerrero Vergara, un oficial de la Marina chilena, las edita en una obra titulada *Los descubridores del estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores*, y el mismo año se publicó en el Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile (véase bibliografía). Quizá por eso es extraño que entre los muchos redactores y compiladores de los viajes australes apenas haya referencias a la extraordinaria –esa es la palabra– expedición del bravo y olvidado Juan Ladrillero. Además, no volvió a haber otra, después de la de Ladrillero, hasta la de Sarmiento de Gamboa en 1579. Sin embargo, este nauta, tan ilustrado como hábil, extrañamente no lo cita cuando redacta su navegación por el estrecho del Pacífico al Atlántico, veinte años más tarde, dando a entender así que es él el primer hombre en hacer ese recorrido. Lo cierto es que, sin duda, para realizar esta navegación tuvo a la vista el diario de Ladrillero, quien le alertaba de los sucesivos peligros que se iba a encontrar y explicaba de forma muy pormenorizada la derrota a seguir para llegar al Atlántico desde Chile.

### ***El origen de la expedición***

Hallándose, como dijimos, ausentes de España el Emperador y su hijo Felipe, gobernaba por ellos la Monarquía la princesa doña Juana, viuda de don

Juan de Portugal. Esta princesa, por real cédula de 31 de marzo de 1555, expidió dos provisiones reales de 29 de mayo de 1555. Una amplió el territorio de la gobernación de Chile hasta el estrecho de Magallanes, y la otra ordenó la exploración de las tierras del estrecho, lo que incluía el envío de algunas naves para reconocer aquel paso y tomar posesión, con las formalidades e instrumentos acostumbrados, de las tierras y provincias comprendidas en la demarcación de la Corona de Castilla que se fueran descubriendo, de conformidad con las instrucciones acordadas<sup>31</sup>.

En virtud de ello, como dijimos, don García, tras el combate del fuerte Penco, hizo armar dos naves de unos cincuenta toneles con gran cantidad de víveres y bastimentos para sesenta hombres. Sobre el número y tipo de barcos, algunos autores dicen que la expedición la componían «dos navíos y un bergantín» (GOIZUETA: 1879, pp. 482-520. GAY: 1845, p. 55. ROSALES: 1877, lib. I, cap. V, pp. 34ss.) Sin embargo, otros solo mencionan dos navíos, el *San Luis* y el *San Sebastián* (SUÁREZ DE FIGUEROA: 1613, pp. 88-89), si bien, al regreso, el *San Sebastián* de Cortés Ojea, dado su mal estado, para poder regresar fue transformado en un bergantín al que se llamó *San Salvador*.

En la nave *San Luis*, la capitana, embarcó como general de la armada el capitán Juan Ladrillero, y como almirante iba en la *San Sebastián* el capitán Francisco Cortés Ojea. Está en duda si participó en la expedición el piloto Diego Gallego, que al parecer mandaba un bergantín alistado a su costa. Dado que, como veremos, las dos naves se separaron, existe, además de la relación o diario de navegación de Juan Ladrillero, la ya citada relación que expone las vicisitudes de la navegación de Cortés Ojea, a bordo del *San Sebastián*, redactada por el escribano Goizueta. Sin embargo, en opinión del ya citado Amunátegui (1879, p. 426): «La relación del denodado capitán Juan Ladrillero es, por varios motivos, más interesante, que la de Goizueta. Persona muy instruida en la náutica me ha asegurado que la redacción de tal documento haría honor a cualquier marino inteligente y experimentado».

### ***La expedición de Francisco de Ulloa***

En 1553, cuatro años antes, una expedición al mando de Francisco de Ulloa intentó explorar la región del estrecho de Magallanes. Estaba formada por tres naves: una al mando del propio Ulloa, otra al de Cortés Ojea y la tercera, la carabela *Concepción*, al mando de Hernán Gallego (MARTINIC BEROS: 2017, p. 106). Solo este último logró entrar en el estrecho, y según su diario llegó al Mar del Norte. José Miguel Barros (1981, pp. 32-40) sacó a la luz dos antecedentes contemporáneos de aquella expedición de Ulloa. Uno es un capítulo de la *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reynos de*

---

(31) El Sr. Luis Miguel Amunátegui, en los *Títulos de la República de Chile*, transcribe íntegra la citada cédula, fechada en Valladolid a 29/5/1555. También la transcribe en 1879, t. I. Cit. por GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 453.

*Chile*, de Gerónimo de Vivar, publicada en Chile en 1966 sobre la base del original que se conserva en The Newberry Library de Chicago (cit. BARROS: p. 32, n. 6)<sup>32</sup>. El otro es un manuscrito, hasta entonces inédito (1981), que se incorporó a la Biblioteca del Congreso de Estados Unidos como consecuencia de una donación. Es este nuevo documento, redactado en primera persona por Hernando Gallego, el que principalmente certifica la navegación de Hernán Gallego al estrecho cuatro años antes que la de Juan Ladrillero<sup>33</sup>. Según la relación, Hernán Gallego entra en el estrecho el día 8 de diciembre de 1553, en cuatro días (8, 9, 10 y 11), llega a cabo Froward, después no dice lo que tarda en llegar a la boca del estrecho, pero con una precisión digna de elogio, no equivoca su camino, pasa la segunda y primera angostura, sin dudar, con vientos favorables todo el tiempo (es verdad que era una buena época), y se estima que llega a la Boca Oriental el 15 de diciembre, es decir que invirtió siete días en atravesar el estrecho de poniente a levante. ¿Es eso posible? Juan Ladrillero, del que hablaremos, en su diario dice que sí: «El Estrecho yendo de la Mar del Sur a la del Norte, en seis días o en siete y en menos se pasa, porque los vientos noruestes son naturales y corren de luengo de él y el mejor salir a la mar del Norte y entrar en dicho Estrecho es en Diciembre y Enero y Febrero, porque los tiempos son más blandos ...» (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 516).

Gallego inicia el regreso y tarda unos diez días en alcanzar el Pacífico, sobre el 25 de diciembre. Le sorprende una tempestad y baja hasta los 55° S (desde los 53° 28' en que está el estrecho), lo que significan 92 millas hasta los 55°, ida y vuelta, 184 millas, tardará cuatro días como mucho hasta llegar a los 55° y regreso hasta 53,5° (330 km). Colón, en uno de los días de navegación del primer viaje (el 4 de octubre), dice que navega 303 km. Supongamos que el 30 de diciembre fondea en el puerto de San Alejo, situado en 53,5° (Barros [p. 38] lo sitúa en la bahía de Otway), y el 6 de enero, según nos dice Gallego, inicia el regreso: ¿pudo haber seguido esta secuencia? Náuticamente es posible. Ladrillero lo afirma: una semana de poniente a levante. Pero Magallanes tardó 37 días, solo del Atlántico al Pacífico; Drake necesitó diecisiete; Bouganville, en 1767, 52... ¿Cómo se las ingenió Hernán Gallego para hacer la ida y la vuelta en unos diecisiete días, del 8 al 25 de diciembre, fecha

---

(32) *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reynos de Chile hecha por Gerónimo de Bibar natural de Burgos-MDLVIH*. Santiago, Fondo Histórico y Bibliográfico José Toribio Medina, 1966.

(33) Hizo esta donación el librero y anticuario H. P. Kraus en 1980. Barros supo de la existencia de este manuscrito en los años setenta, y trató entonces de obtener una copia del mismo; pero, lamentablemente, su poseedor no accedió a su petición, invocando razones estrictamente comerciales. Cuando, encontrándose en Washington, supo que entre los documentos donados por Kraus a la Biblioteca del Congreso se hallaba la relación de Hernando Gallego, intentó conseguir su texto. Formuló la petición el jefe de la División de Manuscritos de dicha biblioteca, quien proporcionó la copia. Barros, opus. cit. p.32. nota.7. Según Barros, el documento original debió de pertenecer a la reputada colección española conocida como Librería de Barcia. Barros, Expedición al Estrecho...opus. cit. p. 35-36.

esta última en que se estima que sale al Pacífico? Sin embargo, ahí está su diario. Y náuticamente es factible.

### **Relación del viaje al estrecho de Magallanes escrita por Juan Ladrillero (fig. 3). Del puerto de Valdivia al golfo de Penas**

La expedición zarpó, el miércoles 17 de noviembre de 1557, del puerto de Valdivia, al que sitúa en los 40°, lo que implica una desviación hacia el sur de 11°<sup>34</sup>. La legua, medida empleada en el diario, equivale a 5,5 km. Tras los preliminares de ordenanza en la época relativos a las devociones religiosas, nos dice que es lo que va a intentar reflejar en el diario:

«... voy a hacer y acabar de descubrir el Estrecho de Magallanes y tierra desde los últimos límites de las provincias y gobernación de Chile, hasta el dicho estrecho, (...) Relación, derrotas y altura y señales de tierra y calidad de ella y traje y manera de la gente de cada provincia o bahía y los tiempos que reinan en ella en todos los meses del año y asimismo para que así más bien entendida sea y (...) hasta el dicho Estrecho de Magallanes hasta la primera boca que está en 53°, como hasta la segunda, que está en 54°<sup>35</sup>; y asimismo el estrecho adentro de mar a mar, y todo de la manera de él, y los canales que tiene, así a la mar, como dentro del, por donde puedan entrar y salir las naos, viendo lo que más les convenga, pues en lo aclarar sirvo a Dios y a Su Majestad» (GUERRERO VERGARA: 1880b, pp. 456-457).

Ladrillero comenzó su exhaustivo reconocimiento ya desde el principio de la navegación, al describir con minuciosidad la punta Galera, y esa meticulosidad se mantendrá el resto del viaje, lo que nos sorprende aún hoy, en el primer cuarto del siglo XXI. Desde la desembocadura del río Calle, en el océano Pacífico, estima en seis leguas<sup>36</sup>, en dirección suroeste, la distancia hasta la punta que bautizó de la Galera. Siguiendo rumbo al sur, observa la desembocadura del río Bueno, la punta de San Pedro (en el extremo norte de la actual bahía de San Pedro) y la bahía de los Coronados, describiendo en su parte sur una «isla» que se corresponde sin duda con la península de Lacuy, en el extremo septentrional de la isla grande de Chiloé (41°48'S; 73°55'O): «Desde el derecho de esta isla, corre la costa al sudeste veinte leguas hasta el derecho de dos islas llanas, que la una está cinco leguas en la mar i la otra tres» (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 460). La distancia de

---

(34) En la mayoría de sus ubicaciones latitudinales hacia el sur, encontramos un margen de error promedio de 13' y 30''; este factor nos ha servido para la identificación precisa de algunos puntos fundamentales de la reconstrucción del derrotero del navegante. HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 60, n. 4.

(35) La boca occidental del estrecho (cabo Deseado), que es el extremo sur de la entrada, está en 52°43'S.

(36) Para facilitar la comprensión del texto, nos referiremos siempre a las distancias en leguas, sabiendo que una legua corresponde aproximadamente a 5,5 kilómetros.

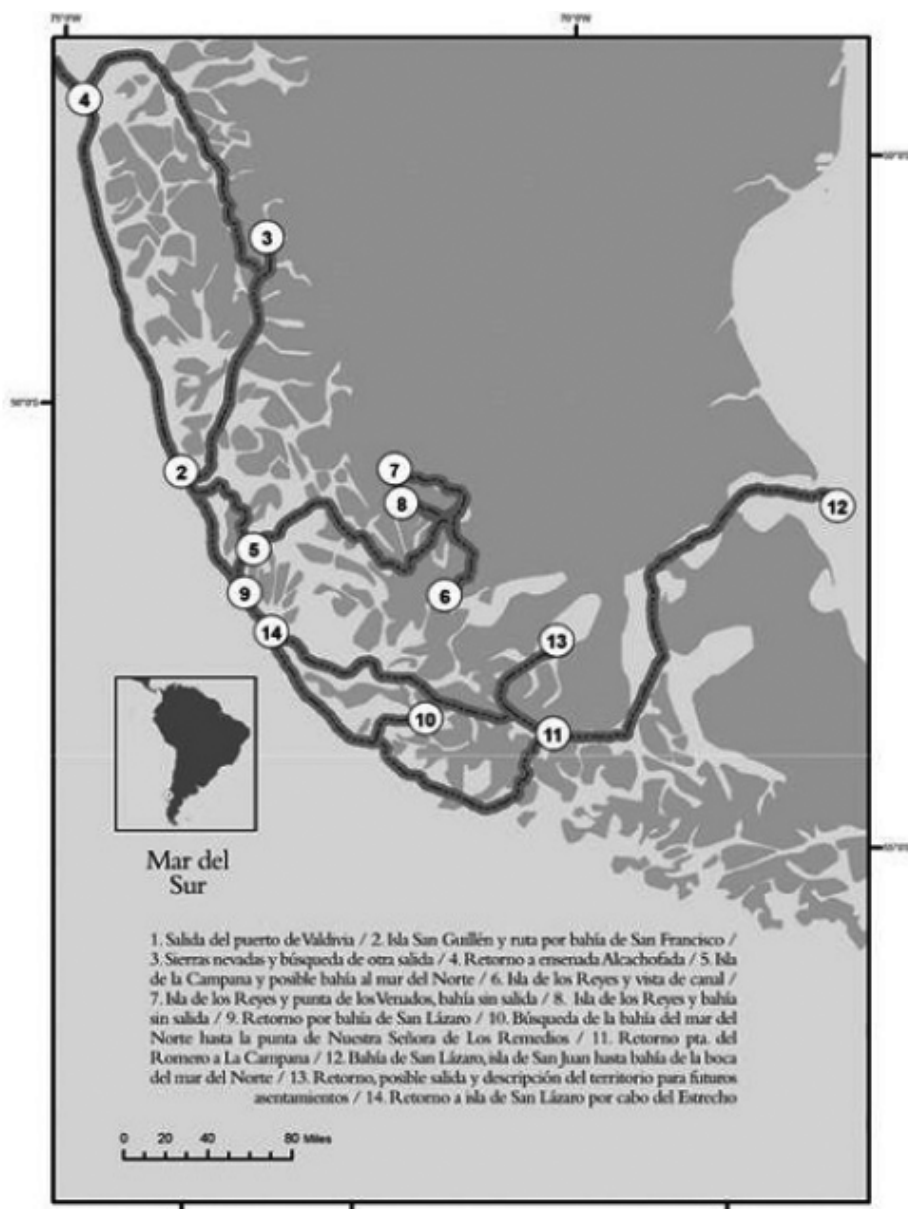


Fig. 3. Derrota de la expedición de Ladrillero desde la ciudad de Valdivia hasta la boca norte del estrecho de Magallanes, 1557-1559. FUENTE: elaborado por Luis Valenzuela Olivares (1880) [*Anuario hidrográfico de la Marina de Chile*, 453-525. Santiago] sobre la base de AGI, Sevilla, Patronato 33, N.1, R.1.

veinte leguas se corresponde aproximadamente con la que existe entre la punta Guabun (41°48'S; 74°04'O) y la punta Bonita (42°48'S; 74°08'O). Según Guerrero<sup>37</sup>, se trataría de las islas Huamblin e Ipun, ubicadas en realidad a una distancia tres veces mayor, en el archipiélago de los Chonos (ib., n. 16 y 17):

«Desde el derecho de estas dos islas, corre la costa al sursudoeste veintiocho leguas hasta el cabo San Andrés; i la tierra es alta, montuosa y de muchas aguas i rebolones, i de muchas costas que entran la tierra adentro; i hace una ensenada a las veinte leguas, que tendrá hasta ocho leguas, donde están quince islas ...» (ib., p. 460).

La distancia total entre estas dos islas y el cabo de San Andrés es de 35 leguas, y no de veinte. La «ensenada» de Ladrillero se corresponde perfectamente con la bahía de Darwin (45°30'S; 74°50'O), limitada por dos grupos de islas: el grupo Vallenar, por el norte, y las islas Tenquehuén, Inchin, Mechuan y Puyo, por el sur. Quince leguas al sur-suroeste encontramos la bahía de San Andrés, nombre dado por Francisco de Ulloa, cuyo extremo sur occidental corresponde al cabo del mismo nombre, pero que hoy lleva el de Gallegos (carta 814 del *Atlas hidrográfico de la Armada*. Cit. por HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 61, n. 8), en los 46°35'S; 75°34'O, «en memoria del naufragio del bergantín de Diego Gallego» (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 461, n. 19).

Hay autores que dicen que ese era el tercer buque de la expedición, el bergantín de Diego Gallegos naufragado al sur del puerto de San Andrés, por los 46° S, en la península de Tres Montes. Sus tripulantes fueron recogidos por las otras naves de la flotilla. Así lo expone Bascuñán: «El 17 de Noviembre de 1557 la escuadrilla zarpó desde el puerto de Corral rumbo al estrecho de Magallanes. Costeó todas las islas de Chiloe y los Chonos. Desembarcaron diez soldados en tierra firme en altura de 45° y le nombraron puerto de Santo Domingo. A fines del mes, el bergantín de Diego Gallegos naufragó al sur del puerto de San Andrés, por los 46° de latitud sur, en la península de Tres Montes». Sus tripulantes fueron recogidos por las otras naves de la escuadrilla (BASCUÑÁN y otros: 2011, p. 121) [fig. 4].

El temporal sobrevino la noche del 10 de diciembre. Guerrero Vergara (1880b, p. 466, n. 29) dice que descargó el 10 de noviembre de 1557, pero sin duda es un error, ya que la expedición había zarpado el 17 de noviembre. A partir de entonces, ambas embarcaciones pierden contacto y cada una emprende su propia navegación hacia la boca del estrecho.

---

(37) Todas las coordenadas están tomadas de HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982.





Fig. 4. Península Tres Montes, cabo Gallegos, bahía de San Andrés. El cabo San Andrés está quince millas al norte. FUENTE: Mapa de Luis Riso Patrón (1910, E 1:500.000). República de Chile, Oficina de Mensura de Tierras

### *Golfo de Penas*

«Desde el Cabo de San Andrés vuelve la costa al este quince leguas, que es una grande ensenada del cabo San Andrés; está en cuarenta i siete grados» (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 461). Se trata indudablemente del golfo de Penas, en los 47°20'S;75°00'O, que Ladrillero llama ensenada de Alcachofado «porque toda la tierra es a manera de una alcachofa» (ib., p. 462). «Al cabo de San Román, que está en cuarenta i ocho grados, a dieziocho leguas de camino, corre el un cabo con el otro norte sur cuarta del noroeste-sureste ...» (ib., p. 461). Cerca de este cabo, a media legua en dirección noreste-suroeste, describe una isla alta que bautiza como de Santa Catalina. Según la reconstrucción de Guerrero (p. 461, n. 22), este cabo de San Román se corresponde en las cartas modernas con la punta o isla denominada Bynoe (la isla está en los 47°59'S y 75°25'O, y la punta, en los 48°01'S; 75°20'O). Asimismo, la isla de Santa Catalina parece ser la de Breaksea (48°02'S; 75°31'O) (ib., p. 462, n. 23). Para Hermosilla, la isla sería la de Byron, en el extremo septentrional del archipiélago Guayaneco, muy cerca del actual cabo de San Román, aunque Guerrero lo duda. Así describe Ladrillero esta costa:

«Una legua de este dicho cabo de San Román, la ensenada adentro, hay una bahía, que puse por nombre la bahía de Nuestra Señora del Valle, abrigada de





Fig.5. Isla Byron, isla Binoe, punta o cabo Binoe (cabo San Román) e isla Breaksea (situada al sur de las islas Jungfrauem) y seno Flinn o puerto de Nuestra Señora del Rosario, en la parte norte de la isla de la Campana, canal de Fallos. FUENTE: Mapa de Luis Riso Patrón (1910, E 1:500.000). República de Chile, Oficina de Mensura de Tierras

todos los vientos, excepto del nordeste; pero no mete mar a causa de una cordillera de islas pequeñas que tiene delante (...) Tres leguas i media de esta bahía de Nuestra Señora del Valle, está una isla al norte nordeste, que es la postrera de una cordillera de islas pequeñas que nacen de la dicha punta del leste de la bahía, y corren al norte; i esta isla que digo es la mayor y más al norte de las isletas; y tiene buen puerto que abriga de norte a oeste sudoeste; y tiene agua dulce; y en el surgidero, es arena y callao pelado<sup>38</sup>; a partes hay seis y siete brazas de fondo, un tiro de ballesta de la tierra. Pusele por nombre la isla de Santa Bárbara» (GUERRERO VERGARA: 1880b, pp. 463-465).

Todos estos elementos nos permiten asegurar que esta bahía de Nuestra Señora del Valle corresponde a la bahía Flynn (Flinn) (48°02'S; 75°22'O),

(38) El «callao» es la piedra menuda que sirve para poner lastre en los buques. El calificarla de «pelado» significa que era limpia. Debe de tratarse de pedregullo playero.

inmediatamente al oeste del extremo septentrional de la isla Campana o de Santa Bárbara (HERMOSILLA y RAMÍREZ: p. 62) [fig. 5]. Fue en este paraje donde Ladrillero tomó dos indios para lengua, uno de los cuales retuvo a bordo. Esto lo cuenta Goizueta en su relato de la navegación del *San Sebastián* de Cortés Ojea. Rosales adorna el incidente y dice que uno de los indios, con un carbón, «pintó un fuerte y dio por señas a entender que por allí estaba, con que todos se persuadieron que era el fuerte de los españoles del Obispo de Plasencia». Cree Rosales que no lejos de este punto se encontraba la ciudad que habitaban los náufragos de la nave de Camargo, que se perdió en la boca del estrecho y cuyas aventuras relata extensamente en el capítulo 17 del libro I de su *Historia general del Reyno de Chile* (1877, pp. 98ss. Cit. por GUERRERO VERGARA: 1888b, pp. 462-463, n. 23).

De acuerdo con la reconstrucción de Guerrero Vergara (p. 466, n. 29),

«el 8 de noviembre de 1557 zarparon las dos naves del puerto anterior con viento norte y barloventearon para doblar el cabo de San Román, sin lograr su objetivo. El día 10 en la noche se separaron acometidas de un furioso temporal, y desde aquí en adelante los Diarios de ambas naves se desligan por completo y pueden reputarse como los de dos expediciones distintas que navegaron en demanda del estrecho de Magallanes».

Es evidente, como hemos dicho, que la fecha es errónea, ya que la salida de la expedición fue el 17 de noviembre, así que las fechas en que zarparon y se separaron ambas naves debieron de ser el 8 y 10 de diciembre, respectivamente.

Según Serrano (1886, p. 147), «después de dos meses de aventuras en los canales que se extienden entre la isla Wellington y el de Magallanes, la nave *San Sebastián*, toda desvencijada fue a refugiarse en una caleta situada en el Golfo Trinidad, en las inmediaciones de la boca meridional del canal Picton». El capitán Cortés Ojea deshizo allí su nave y con sus restos construyó un pequeño bergantín que denominó *San Salvador*. El 29 de julio continuó viaje hacia el norte; en esta nueva embarcación, navegando por el canal Picton, salió al océano por la boca septentrional de ese canal, y después de muchas penalidades llegó a Valdivia el 1 de octubre<sup>39</sup>. La nave mandada por Ladrillero entra por el canal Fallos hacia el sur, y desemboca en la que nuestro protagonista llama bahía de los Reyes.

Esta «bahía de los Reyes», según Hermosilla, se corresponde exactamente con el llamado hoy golfo Ladrillero (49°8'S; 75°40'O), y las islas que ve, con las conocidas como Kalau y Taggart (49°28'S; 75°29'O). Sin embargo, dado que Guerrero creía que Ladrillero salió al Pacífico por el canal que hoy lleva su nombre, considera que la bahía de los Reyes se corresponde con el golfo Trinidad. Afortunadamente, la reconstrucción exacta del itinerario de

---

(39) Véase la muy interesante crónica de la navegación de Cortés Ojea redactada por el escribano Goizueta (1879, pp. 482-519). Véase también AMUNATEGUI: 1879, t. I, pp. 386-425.

Ladrillero es posible gracias a su descripción exhaustiva de los accidentes geográficos y de las distancias, que permite identificar las contradicciones de Guerrero. Desde el canal Miramar (49°36'S; 75°32'O), que limita la bahía de los Reyes por el sur, hay seis leguas hasta el golfo Trinidad, que Ladrillero no describe, siguiendo otras nueve leguas hasta el canal Oeste (50° 23'S; 75° 20'O), que llama «Bahía de San Juan», identificado correctamente por Guerrero como «Brazo del Oeste» y demostrando la incoherencia de su reconstrucción (HERMOSILLA Y RAMÍREZ: p. 63). Este «Brazo del Oeste» corre al sureste unas cuatro leguas, separando la isla Madre de Dios de la de Duque de York, para desembocar en la gran ensenada que forma la unión de los canales Concepción, Farrel, Esteban y Artillería, quedando como centro la isla de los Inocentes (50°33'S; 74°52'O). Ladrillero sale al Pacífico por el canal Castillo (islas Riquelme, Hyat y Esmeralda), y de ahí llega a la bahía de los Reyes o golfo de Ladrillero, para desde allí bajar hasta el canal Trinidad.

A continuación, Ladrillero reconoce la entrada sur del canal Concepción, subiendo hacia el noroeste. Describe en su trayectoria una serie de islas que podrían ser las actualmente llamadas Doñas (50°45'S; 75° 01'O), Froilán (50° 39'S; 74°55'O) y la ya señalada Inocentes. A partir de este punto continuará por el canal Concepción hacia el noreste, y luego por el canal Wide (o, según Guerrero, «Brazo Ancho») hacia el norte, hasta topar con la isla Saumarez (49°33'S; 74°20'O), a la que bordea por el canal Icy hacia el noreste, penetrando por el fiordo Eyre hasta el extremo norte, en los 49°06'S; 74°00'O. Al volver rodea la isla Saumarez por el canal Grappler (49°28'S; 74°18'O), tomando hacia el norte, por el llamado paso del Indio, hasta la Angostura Inglesa (49° 02'S; 74°20'O), que define el comienzo del canal Messier, por donde continúa Ladrillero hasta llegar nuevamente al golfo de Penas (véanse figs. 3 y 6).

Desde el sur de la isla de York, Ladrillero toma rumbo sur hasta el canal San Blas (51°20'S; 74°58'O), que corre entre las islas Diego de Almagro y Jorge Montt (fig. 7), llegando a la bahía de San Lázaro (51°34'S; 75°10'O), por el norte de la entrada del estrecho Nelson desde el océano Pacífico. En esta bahía, el 14 de diciembre de 1557, realiza Ladrillero la primera de sus ocho tomas de posesión en su asombrosa navegación por el estrecho. Es difícil imaginar que, con las penalidades que pasó, tuviera tiempo para saltar a tierra y officiar estas tomas con la seriedad y rigurosidad que caracterizaron su navegación. Dice Ladrillero que realizó la toma «en tierra en Bahía de San Lázaro, 52° un poquito escasos». Dado que las lecturas de Ladrillero, como dijimos, tienen un error medio de 13'30'', nos sale el lugar en 51°46'30''. Estas tomas de posesión son las que han permitido a Chile mantener la soberanía de su territorio a lo largo de toda la navegación del estrecho de Magallanes, sin que país alguno haya podido reclamar derechos de ningún tipo, dadas la fecha y la rigurosidad con que Ladrillero verificó tales tomas (MORLA VICUÑA: 1903, p. 127; ap. 1, doc. 58) [fig. 7].







Fig. 7. Derrota de Ladrillero desde el sur de la isla Duque de York. Hacia el sur, isla Valenzuela, isla Caballo Blanco, canal de San Blas (entre la isla Diego de Almagro y Jorge Montt) y entrada por el norte al estrecho de Nelson, que Ladrillero llamó de San Lázaro. Sigue al este por el canal Castro y canal Sarmiento. Gráfico fuente: Canales del sur de Chile. FUENTE: Wikimedia commons, Archivo: sur1.gif. Licencia de documentación libre GNU

### *Golfo Almirante Montt*

Tras entrar por el canal Sarmiento, Ladrillero comienza una azarosa navegación entre complicados canales que no se volverán a navegar hasta pasados trescientos años. Hermosilla y Ramírez dicen que navega por el canal Smyth (52°02'S; 73°48'O) y el Collingwood (51°55'S; 73°40'O) [HERMOSILLA y

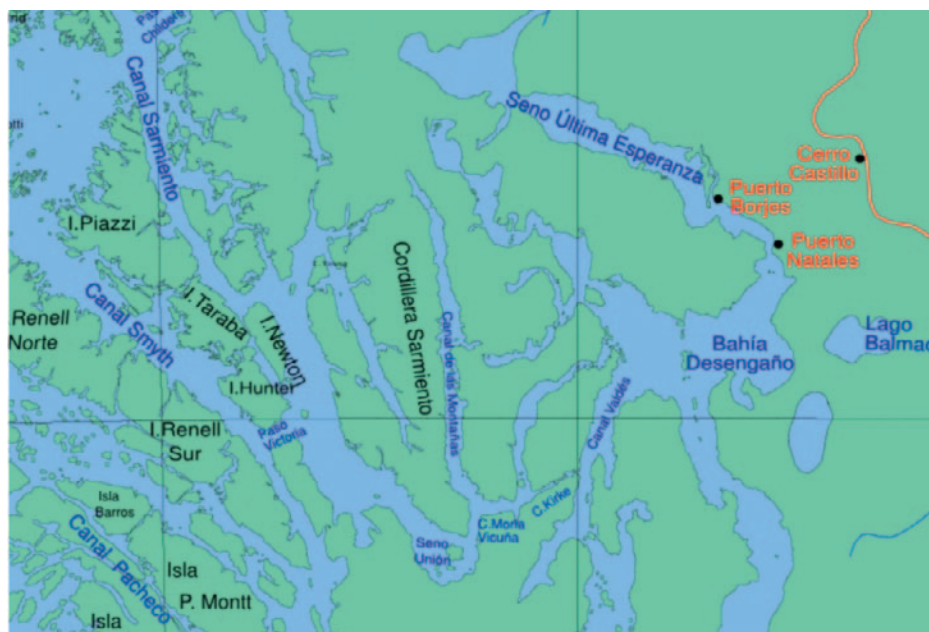


Fig. 8. Seno Unión, canal Kirke, canal Valdés, bahía Desengaño (golfo Almirante Mont), isla Focus (en el centro del golfo, sobre la D [Desengaño]) y seno Última Esperanza. Cerca de Puerto Natales via Ladrillero los huumules (venados). Enfrente del canal Valdés está la bahía Ladrillero (52° 2,486S, 72° 54,802´O). Gráfico fuente: Canales del sur de Chile.

FUENTE: WIKIMEDIA COMMONS. Archivo: sur1.gif. Licencia de documentación libre GNU

RAMÍREZ: 1982, p. 64]. También navega por el canal Unión y la isla de Ancon, en la bahía homónima sin salida (52°11´S; 73°19´O). En esta zona, el canal hace un profundo meandro de vuelta al norte (seno Unión), que resulta sin duda complicado de navegar a vela (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 480, n. 84. HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 64). Continúa Ladrillero por el canal Kirke (52°02´S; 73°05´O); más al este está el canal Valdés. Desde aquí llega a la bahía Desengaño, desde donde toma el canal hacia el sur, pero descubre que no tiene salida y regresa. Vuelve a la isla Focus, en medio de la bahía Desengaño, y desde allí toma el canal al norte, donde en la actualidad está Puerto Natales. En la confluencia de los canales, y frente a la indicada isla de Focus o de Reyes, el teniente Skyring, 270 años después de la expedición de Ladrillero, situó la bahía de la Pascua. Sea la isla de Reyes, sea la bahía de la Pascua, en ambos casos estas denominaciones tuvieron su origen en las fiestas cristianas: Skyring la denominó así por la Pascua Florida, y Ladrillero, por la festividad de los Reyes Magos, fechas de sus respectivas arribadas a la bahía (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 481, n. 93). Ha de notarse que estas aguas que surcó Ladrillero por primera vez en la historia no fueron navegadas de

nuevo hasta la expedición del *Beagle*, que puso topóminos en esta zona que, en algunos casos, aún perduran. Hay una bahía Ladrillero (fig. 8).

Aquí descubre Ladrillero, cerca de la actual Puerto Natales, venados —en realidad, huemules—:

«... es tierra de buena disposición y muchos venados [huemules], y tierra en que podrían sembrar trigo y maíz, y otras semillas; y desde aquí se acaba la cordillera y eran todos llanos a la parte del este nordeste hasta la mar del Norte, a lo que parecía y desde encima de una sierra, vimos un canal que se divisó más de quince leguas, y corría al estenordeste, y tenía más de legua y media de ancho».

Respecto al gran canal que divisan desde la cima de una sierra, y dado que el texto no da su orientación, Guerrero lo cree situado hacia el sur, y dada la distancia (quince leguas), se deduce que sean las aguas del seno Skyring (GUERRERO VERGARA: 1880b p. 482, n. 95). Sin embargo, las características del relieve habrían impedir dividir desde la posición en que se encontraba Ladrillero la parte occidental del Skyring, de modo que la reconstrucción de Guerrero, a juicio de Hermsilla y Ramírez (p. 66), es equivocada.

«[S]eguimos otras tres leguas, donde dimos en otro río de agua dulce, de muy grande corriente i en grandes serranías de nieve ...». El canal o seno que siguen tres leguas es el de Última Esperanza (51°30'S; 73°00'O), cuyas aguas se endulzan con los ríos que recibe en su nacimiento y que está flanqueado de un hermoso ventisquero (GUERRERO VERGARA: 1880 p. 483, n. 96). La punta de los venados está situada en 51°40'S; 72°29'O. El río «de muy grande corriente» es el Serrano.

Después de esta descripción, absolutamente exacta en lo que respecta a los accidentes geográficos —sus errores solo se aprecian en algunos rumbos y distancias—, sigamos la navegación de Ladrillero, ya saliendo del laberinto de canales a la mar abierta en la bahía de San Lázaro; y aquí vuelve a encontrar nativos. Quizá fueran los huemules (palabra empleada para una tribu, además de para una especie de cérvido). En esta ocasión el capitán Ladrillero nos deja un relato que demuestra su calidad humana. Aquella pequeña tribu es tan pobre y desvalida que ni siquiera se defiende cuando los expedicionarios deciden llevarse a sus mujeres y niños. El explorador, conmovido por la indefensión de aquellos desdichados, manda devolver a los cautivos:

«La gente de esta tierra es gente bien dispuesta; los hombres y las mujeres, pequeños, y de buen arte, y de buena masa, al parecer. Sus vestiduras son de cuero de venados, atados por el cuello, que les cubren hasta abajo de las rodillas. Traen sus vergüenzas de fuera, así los hombres, como las mujeres. Comen la carne cruda y el marisco; y si alguna vez lo asan, es muy poco, cuando lo calientan. No tienen casas, ni poblaciones. Tienen canoas de cascaras de cipreses y de otros árboles. En ellas, traen sus mujeres, y amigos, e hijos; y con unas varas delgadas y cascaras de árboles, que tienen en sus canoas, donde quiera que llegan, hacen un rancho pequeño, donde se abrigan del agua y nieve, No les vimos armas, aunque les tomamos mujeres y muchachos, y tornamos a soltar las mujeres. Son muy peque





de camino de la una boca a la otra; i en el comedio de la dicha bahía de San Lázaro al Estrecho, hai obras que la tierra hace, como islas [archipiélago de la Reina Adelaida: 52°23'S; 74°23'O. *Ibíd.* Cfr. GUERRERO VERGARA: 1880b, pp. 486-487]» (fig. 9).

### *Estrecho de Magallanes*

Así describe Ladrillero la entrada occidental del estrecho:

«Las señas del cabo del estrecho son; que es tajado a la mar, y está 53°; y hace seis mogotes, tomándole por la parte del norte, los dos mayores en medio, y los cuatro más pequeños en término de media legua; y es isla (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 66)<sup>40</sup>, porque de dentro hace una grande ensenada, y pasa la mar a ella; y la tierra al noroeste de él es baja, y de isletas, y farallones; y está con el Cabo Deseado leste sureste oesnoroeste».

Sigue Ladrillero su descripción: «Hai siete leguas de boca desde el un cabo al otro; tiene una tierra baja a la punta; i el Estrecho entra al sueste cuarta al este; i de allí vuelve la costa al sueste por la otra parte del cabo» (fig. 10). Es decir que Ladrillero «pasó de largo el Estrecho para explorar las tierras meridionales que más tarde Sarmiento de Gamboa llamó de Santa Inés, y Narborough, con bastante propiedad, Tierra de la Desolación» (GUERRERO VERGARA: 1888b, p. 487, n. 107).

«Y por de luengo de esta costa que corre norueste sueste a una cordillera de islas altas, que salen cinco leguas a la mar, hai bajos entre ellas, i farallones. Han de ir avisados de ellas, i darles resguardo; i corren hasta cincuenta i cuatro grados; i toda la tierra es mui quebrada, de muchas abras; i las islas tienen de contorno tres o cuatro leguas» (fig. 11). Guerrero las reconoció como las islas Graves, de la Recalada, Evans, Chils y las que forman el grupo Rice Trevor (GUERRERO VERGARA: 1888b, p. 63, n. 108) [fig. 11].

«Al fin de estas islas susodichas, entra una ensenada, que la entrada de ella, entrando desde la mar para la tierra, entra al nordeste [indudablemente, la ensenada conocida como seno Profundo, 53°36'S; 73°46'O] (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 66). Tendrá hasta tres leguas de boca. Es mui hondable. Las playas que vieren, de arena. Entran olas i grandes rebolones, aun cuando esté encubierto de la mar i de la travesía; i donde puse por nombre el Puerto del Romero».

Guerrero no localizó el puerto del Romero, pero supuso muy correctamente que Ladrillero «le dio suficiente resguardo a la isla Landfall (Recalada) i tomó

---

(40) El cabo Parker, en realidad, es una isla. Tiene esta apariencia, y los tres montes bien pudieran parecer seis, según el arribamiento. Por lo demás, la descripción es muy exacta (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 487, n. 106). Para Hermosilla y Ramírez (p. 66), isla (cabo) Parker está en 52°11'S; 74°09'O.



Fig. 10. Entrada de Ladrillero al estrecho. Al sur de la isla de Santa Inés, archipiélago de la Reina Adelaida, isla (cabo) Parker, al sur del canal Sargazo e isla Latorre; isla Santa Inés (Desolación), islas Narborough, al sur del canal Esmeralda; cabo Deseado y cabo Pilar. FUENTE: mapa de Luis Riso Patrón (1910, E 1:50000). Plano isla Santa Inés, serie del Centenario

por alguno de los canales que forman el grupo Rice Trevor, para buscar abrigo en una abra al NE., donde sitúa el puerto del Romero» (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 488, n. 109), «... i la ensenada va al sueste, donde al fin de ella, a la parte del noroeste, está el puerto de nuestra Señora de Los Remedios, que está en cincuenta i tres grados i medio largos ...» (ib., p. 488) [fig. 12].

Se refiere sin duda al canal Carreño (53,67222; 73,57341) [fig. 12], que continúa el seno Profundo hacia el este, subiendo luego al noroeste para desembocar en el canal Abra, en cuyas inmediaciones podría ubicarse el puerto de Nuestra Señora de los Remedios, probablemente junto a la península Figueroa, en el extremo nororiental de la isla Rice Trevor (52°24'S; 73°25'O) [HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 66]. Permanece en este puerto durante cuatro meses, entre el 22 de marzo y el 22 de julio de 1558. Describe prolijamente las características geomorfológicas, flora, fauna, clima y los habitantes de la zona (GUERRERO: 1880b, pp. 488-490). Durante este fondeo, el 12 de abril realizó Ladrillero su tercera toma de posesión.

El 22 de julio de 1558, Ladrillero deja el puerto de Nuestra Señora de los Remedios y, después de una navegación compleja entre las islas del canal Abra, desemboca en el estrecho de Magallanes (53°22'S; 73°07'O). Describe a continuación las islas Carlos III (53°37'S; 72°23'O), continuando su viaje por el estrecho en dirección sureste.

Reconoce a las diez leguas de estas islas el seno San Pedro (54°00'S; 71°41'O), que Ladrillero describe como una ensenada junto a la sierra de la



Fig. 11. Isla Desolación, isla Landfall (Recalada), bahía Otway, seno Deepwater (puerto del Romero), isla Rice Trevor, canal Abra, islas Evans, Chils y Rice Trevor; y, en algún lugar de ese canal Abra, el puerto de Nuestra Señora de los Remedios, donde Ladrillero pasó el invierno. Este mapa no muestra el canal Carreño, que enlaza el seno Deepwater con el canal Abra

Campana, conocida desde Fernando de Magallanes como la «Campana de Roldán» (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 67). Ladrillero traspasa la segunda Angostura y se encuentra en la entrada oeste de la primera, creyendo que más allá el estrecho se abre al océano Atlántico. De acuerdo con la distancia de cuatro leguas a «la mar del Norte» que cita el diario, la punta Posesión de Ladrillero se encuentra ubicada en el extremo este de la bahía Santiago, es decir, en la boca suroeste de la primera Angostura (Punta Barranca, 52°33'S; 69°41'O) [fig.13]. Según Hermosilla, Guerrero se equivoca al considerar que este lugar corresponde a la punta de San Gregorio, que se halla más al oeste (en los 52°39'S; 70°14'O). Como bien dice este autor, el origen del nombre «Cabo Posesión», en la bahía de la Posesión, cerca de punta Daniel, es atribuido a Pedro Sarmiento de Gamboa, quien habría tomado allí posesión del territorio en 1580 (fig. 13).

El 9 de agosto de 1558, Ladrillero logra traspasar la primera Angostura, desembocando en lo que consideraba el Mar del Norte. Describe en este punto la entrada oriental del estrecho al Mar del Norte:

«Este estrecho tendrá hasta dos leguas de boca; y al cabo de la parte del norte, es rasa, sin arboleda; y hace una caída a la parte de la boca del estrecho, como punta, y otra caída a la tierra, en distancia de tres leguas; y entre la una caída, hace lo más alto de él; y de la caída que hace a la tierra, va la tierra baja hasta lo más postrero de la ensenada de Palomino, que dicho tengo; y está esta boca del estrecho de la mar del Norte en 52° y medio al sur de la línea equinoc-



Fig. 12. Probable recalada de Ladrillero en el puerto de Nuestra Señora de Los Remedios, en algún lugar al norte del canal Abra, quizá en un puerto al norte, entre las dos nubes blancas al final del Abra, que nace en la isla Recalada. FUENTE: con permiso de Dicesnet.com. Canal Abra Región Duodécima, Región de Magallanes y Antártica Chilena, Magallanes, Punta Arenas, Lat. 53,3833; Long. 73,4167

cial. Llegué a esta boca del estrecho de la mar del Norte, a 9 de agosto de 1558 años»<sup>41</sup>.

Este mismo día el navegante tomó posesión (la sexta y más oriental) del territorio en nombre de su majestad y del «visorei» don García Hurtado de Mendoza, e inició inmediatamente el regreso. En esta parte describe las características geomorfológicas y climáticas de la Patagonia meridional, así como a sus habitantes, los «tehuelches» o «patagones» (GUERRERO VERGARA: 1880b, pp. 498). Describe otra vez todos los puntos importantes del estrecho hasta el cabo Froward (53°55'S; 71°20'O), en el extremo meridional de la península de Brunswick, «desde donde este estrecho da la vuelta hasta el puerto de Las Tortas, hai seis leguas».

La descripción se ajusta perfectamente a la bahía Wood (SOLANO, 53°50'S; 71°38'O), reconocida correctamente por Guerrero (HERMOSILLAY RAMÍREZ: 1982, p. 68). Y continúa la descripción desde el puerto de Las Tortas:

«Desde este dicho puerto de Las Tortas, corre el canal del Estrecho seis leguas al norueste cuarta del ueste hasta las primeras islas que están tres leguas de la tierra de la parte del nordeste, i una de la tierra de la parte del sueste, que le puse

---

(41) La costa septentrional de la primera Angostura. GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 497, n. 142.





Fig. 13. El cabo San Gregorio (punta Barranca), donde Ladrillero tomó posesión por quinta vez del estrecho, y lo hizo una vez más hacia el este, al pasar la primera Angostura y bahía Posesión, nombre dado por Magallanes, y cabo Posesión, ya cerca del cabo Vírgenes. FUENTE: Mapas del Centenario, estrecho de Magallanes, E 1:50.000, 1911. (GUERRERO: 1880b, p. 496, n. 140, y p. 503, n. 150)

por nombre las “islas de San Juan” (islas Charles: 53°44’S; 72°10’O). Al ueste de estas islas susodichas, entra una ensenada hasta cinco leguas».

Este canal es el denominado Narborough Whale, actualmente conocido como fiordo Ballenas (53°41’S; 72°24’O), donde observó muchos de estos cetáceos (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 507, n. 157 y 163). Después de cruzar, de nuevo, la isla Carlos III, describe el canal del estrecho: «Corre norueste cuarta del norte tres leguas hasta una isla, que la puse por nombre Santa Clara» (ib., p. 508). De acuerdo con Guerrero (ib., n. 167), esta es probablemente «una de las islas que forman la bahía, denominada por los ingleses de las Tres Islas» y que Risopatrón (1924: p. 901) ubica correctamente en la parte oeste de la península de Brunswick, junto a la entrada sur del canal Jerónimo, en los 53°30’S; 72°21’O.

### *Seno Otway*

«Dos leguas de esta dicha isla de Santa Clara al norueste, se aparta un canal, que corre al norueste a cuarta del norte, el canal adentro, seis leguas; i a la boca de este canal, tiene media legua de ancho; i pasadas las dichas seis leguas, vuelve al sudueste i uestudueste otras ocho leguas; i al fin de éstas, vuelve al nordeste veinte

leguas, que es lo que puede divisar. Tiene de ancho a las catorce leguas seis de una parte a otra, i es mui hondable; i son playas de arena a la ribera; i por no hacer caso, no hablaré de él»(GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 509).

Sin duda, Ladrillero penetró por el canal Jerónimo (fig. 14), reconociendo el fiordo Cóndor ( $53^{\circ}22'S$ ;  $72^{\circ}39'O$ ), perfectamente orientado, pero dando distancias exageradas según Hermosilla y Ramírez. Sin embargo, desde este punto hasta el extremo noreste del seno Otway hay exactamente veinte leguas, teniendo su anchura máxima de seis a las catorce leguas que señala en su descripción. Continúa su diario en la salida del canal Jerónimo al estrecho, reconociendo el fiordo de la Nieve ( $53^{\circ}36'S$ ;  $72^{\circ}41'O$ ), a las tres leguas en dirección noroeste. A cinco leguas de esta ensenada, en la misma dirección, se encuentra en la boca oriental del canal Abra ( $53^{\circ}22'S$ ;  $73^{\circ}07'O$ ) [fig. 14], por donde salió al estrecho, en la navegación hacia el Mar del Norte (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 68).

### *Seno Skyring*

«De este canal i boca del Estrecho por el canal principal del Estrecho, hasta otro canal que se dice de Todos los Santos, hai siete leguas. Este canal de todos los Santos tendrá dos leguas i media de boca; i son dos bocas por causa de una isla que está en medio de él, que tendrá tres leguas de contorno; i tiene buenos puertos de la parte del sueste y del este; i tiene otras tres islas cerca de sí en un paraje, menores que ella. De dentro de esta boca de este canal, hace una ensenada, que tendrá seis leguas de ancho; i a la parte del Norte, entra un canal, que entré yo por él cuarenta leguas, i se me cerró en una bahía que tendrá de ancho seis leguas; y la tierra es baja i rasa de dentro, i de muchas islas, i sin jentes de los naturales; i porque por ella no hallé salida ni jente, dejaré de decir las islas i particularidades que tiene» (GUERRERO VERGARA: 1880, p. 509).

El canal de Todos los Santos corresponde al actual golfo de Xaultegua ( $53^{\circ}07'S$ ;  $73^{\circ}09'O$ ), hecho del que tiene dudas Guerrero Vergara, quien puntualiza «excluyendo el canal que entra a la parte del N.» (1880b, p. 512, n. 183) [fig.14].

La isla descrita por Ladrillero a la entrada del golfo es el grupo Santa Ana ( $53^{\circ}08'S$ ;  $72^{\circ}16'O$ ). El canal por el que navega hacia el norte y noroeste es el Gajardo (fig. 14), por el que llega luego hasta el extremo oriental del seno Skyring, después de un sinuoso recorrido de unas cuarenta leguas. Además de la precisión de sus orientaciones y distancias, es de destacar la exactitud de su descripción geográfica. En efecto, a partir del meridiano  $72^{\circ} O$ , que divide en dos el seno Skyring, comienza hacia el este la vasta llanura que caracteriza la Patagonia oriental. Por otra parte, el Skyring se caracteriza por la abundancia de islas, especialmente en el sector occidental (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 68). Sin embargo, según Guerrero (1880b, n. 183), «la circunstancia de haber entrado el explorador cuarenta leguas por tierras





Fig.14. Seno Otway y seno Skyring, con el canal Fitz-Roy, que los enlaza, y la entrada por el canal Jerónimo, desde el estrecho de Magallanes, al seno Otway y el canal Gajardo, que es la entrada al Skyring desde el estrecho. FUENTE: Mapas provinciales del Centenario, península la Muñoz Manero e isla Santa Inés, 1911

donde no pueden existir senos de esa longitud, nos hace creer que dicha distancia debe ser cuatro leguas». Este error se ha mantenido por más de cuatro siglos, restándole a Ladrillero buena parte del mérito de sus exploraciones y descubrimientos (HERMOSILLA y RAMÍREZ: 1982, p. 70). Habría que esperar hasta 1829 para que Robert Fitz Roy *redescubriese* este mar interior, dándole el nombre que conserva hasta hoy, en memoria del teniente William George Skyring. De cualquier manera, se debe considerar que este marino inglés llega a las aguas del Skyring a través del canal que lleva su nombre (52°43'S; 71°25'O), que Ladrillero no describe. Hasta ahora no se conocía el hecho de que Ladrillero hubiera descubierto el seno Skyring, a través del canal Gajardo, en 1558 (ib.)

Pero no fue Ladrillero el único que navegó estas aguas antes que los británicos. Treinta años después, otros españoles también lo hicieron. Fue en 1586, cuando algunos supervivientes de la Ciudad del Rey Don Felipe, fundada dos años antes por Sarmiento de Gamboa, para salir de la terrible situación en la que estaban decidieron construir dos bateles para tratar de llegar a Chile. Al mando del capitán Andrés de Viedma intentaron poner proa a occidente siguiendo el estrecho; pero, tras perder uno de los bateles, decidieron regresar a la población, donde debieron afrontar un terrible invierno en 1585. En el verano de 1586, Viedma y treinta de los supervivientes volvieron a iniciar la travesía en el batel que les quedaba, y al seguir por el estrecho «tomaron el canal de San Jerónimo, entendiendo que era la boca del estrecho y. navegaron hasta cuarenta leguas hasta dar en tierra; y como se vio que no era aquella la boca del estrecho acordaron volverse al puerto del Rey don Felipe, porque entraba ya el invierno que fue el del año ochenta y seis».

Es decir, habrían navegado por el actual seno Otway, canal Fitz-Roy, y el seno Skyring, cuyo fondo creyeron ver cerrado, siendo así los primeros en

hacer un recorrido muy semejante al que 243 años después repetirían el comandante británico y sus hombres (BARROS: 1978, pp. 65-75. MARTINIC BEROS: 1983, p. 632). En la última parte de su navegación de regreso por el estrecho, tras salir del golfo Xaultegua, cinco leguas al noroeste, narra Ladrillero el incidente del puerto de la Traición (fiordo Northbrook, 52°57'S; 73°21'O), donde los expedicionarios fueron atacados por los alacalufes. Ya cerca de la entrada oriental del estrecho reconoce la bahía Beaufort (52°51'S; 73°49'O) y la bahía Parker (52°45'S; 74°07'O). Una vez en el Pacífico, describe algunos puntos del recorrido de regreso hacia el norte: archipiélago Reina Adelaida, bahía de San Lázaro, isla de la Campana y cabo de San Francisco. Ladrillero termina su relación en esta región dando consejos generales sobre la navegación en el estrecho, diciendo que es «el canal más noble de todas las bahías y que si vieren sierras nevadas (...) sobre el canal por donde fueren, que se aparten, porque quiebra la nieve (...) por la sierra abajo (...) en pedazos como casas ...».

Así, de manera un poco abrupta y, como siempre, adoptando un sesgo práctico, termina Ladrillero su relación. Sobre el final de la expedición hay poco más que elucubraciones; lo incuestionable es que Cortés Ojea, como ya dijimos, que se había separado mucho antes de resultar de una tormenta, logró llegar a Valdivia con algunos de sus hombres en octubre de 1558, y que Ladrillero llegó a lo sumo cuatro meses después, pues el 30 de enero de 1559 el cabildo de Concepción habla ya de su regreso<sup>42</sup>. De los 35 a 40 hombres con que zarpó dos años antes, Solórzano nos dice que «regresó al Puerto de su salida con tres ó quatro compañeros, muertos los demás en los riesgos y borrascas del viage» (SOLÓRZANO Y PEREIRA, Juan de: *De Jure Indiatum [sic]*, lib. I, cap. VIII, n. 44. Cit. por VARGAS Y PONCE: 1788, p. 220). E igual piensan Suárez de Figueroa y el padre Acosta (GUERRERO VERGARA: 1880b, p. 524, n. 199). Uno de los que regresaron sería Hernán Gallego, testigo de las tomas de posesión en el viaje y que participó posteriormente con Mendaña, en 1567, en la expedición a las Salomón. Mariño de Lobera nos da otra versión:

«El navío de Ladrillero (...), ni se supo de él si era muerto o vivo, hasta que pasados dos años (...) entró la nave por el puerto de la Concepción con solo el capitán y un marinero y un negro de servicio, los cuales venían tan desfigurados que no había hombre que los conociese. Y así por más regalos que les hicieron no fue posible volver en sí alguno de ellos: porque todos murieron dentro de pocos días no habiendo sacado otro efecto de su viaje. No se puede explicar el (...) llanto que hubo en la ciudad de la Concepción y de Valdivia (...) Y (...) causaba gran compasión el ver salir a las mujeres a la marina a preguntar por sus maridos, y a las hijas por sus padres, y a las madres por sus hijos, y a las hermanas por sus hermanos sin que alguna de ellas recibiese otra respuesta sino que habían perecido

---

(42) MEDINA: 1895, t. XXVIII, p. 275, doc. XLVIII. «Carta del Cabildo de la ciudad de la Concepción á S.M.», Archivo de Indias.

de hambre y (...) calamidades del viaje (MARIÑO DE LOBERA: 1865, lib. II, cap. VIII, pp. 224-226)<sup>43</sup>.

Como reconoce Guerrero Vergara (1880b, pp. 524-525):

«La posteridad ha sido injusta con el capitán Juan Ladrillero; que fue el primer nauta que recorrió íntegras las costas occidentales de la América Meridional, estudiándolas hasta en sus más intrincados senos; él pudo dejar grabada en las piedras de la península de Zach (extremidad noroeste de la península Muñoz Gamero; 52°05'S; 73°42'O) una inscripción, notificando a los navegantes de los siglos venideros que no pasaran hacia el oriente en busca de una comunicación que no existía. Olvidada su relación, siglos más tarde, se necesitó una costosa expedición en 1830 para resolver el problema del paso al estrecho de Magallanes por los canales de la Patagonia».

Existen cinco lugares que perpetúan la memoria de Ladrillero en la costa de la Patagonia chilena: uno corresponde al cabo San Francisco, en el extremo meridional de la isla Duque de York; otro, a un cerro en la isla Riesco (52°56'S; 72°36'O); el tercero, el canal Ladrillero, según Hermsilla puede haber sido bautizado erróneamente, pues no es seguro que navegara por ese canal; el cuarto es el golfo Ladrillero (49,33°S; 75,61°O), que él bautizó como bahía de los Reyes, y el quinto es la bahía Ladrillero (52°03'S; 72°55'O), en la ruta a Puerto Natales. En Argentina hay un cabo Ladrillero (54°15'S; 66°44'O) y un río Ladrillero (54°16'S; 66°46'O), ambos en la isla de Tierra del Fuego; y en Colombia, una ciudad Ladrilleros (*sic*), cerca del puerto de Buenaventura (3°56'N; 77°21'O). También debemos reconocer el extraordinario trabajo de Ramón Guerrero Vergara, quien reconstruyó por primera vez la expedición de Ladrillero. Y pese a que lo hizo en 1880, con cartas muy deficientes y parciales y descripciones confusas, logró su objetivo. También es fundamental el artículo de Nuriluz Hermsilla y Miguel Ramírez, el cual, sustentado en la cartografía moderna, basada en el registro aéreo –que a fines del siglo pasado no existía–, permitió completar el trabajo de Guerrero. Ellos son los artífices de haber sacado a la luz que Juan Ladrillero descubrió y navegó el seno Skyring y el Otway trescientos años antes de que allí arribara la expedición del *Beagle*, que dio nombre a esas masas de agua. También es importante valorar al historiador José Miguel Barros, quien sacó a la luz la navegación de Hernán Gallego, el bravo piloto de Ladrillero, testigo de sus tomas de posesión y que unos años antes había realizado la primera navegación, ida y vuelta, del Pacífico al Atlántico por el estrecho, navegación que sin duda, si las cosas sucedieron tal como las narra en su corto diario, fue una de las más rápidas.

---

(43) El jesuita Diego de Rosales (1969, lib. I, cap. V, pp. 34ss.) da una versión única entre los cronistas, al decir que la nave de Ladrillero naufragó al llegar al Atlántico, y que el propio Ladrillero y otro español regresaron andando a Valdivia (Cfr. GUERRERO VERGARA: 1880b, pp. 523-524, n. 197). No damos veracidad a esta versión.

Sin embargo, creemos que esa navegación no tuvo la trascendencia que le correspondía, atendiendo a los datos que obtuvo, ni es seguro que la Corona llegase a saber de su existencia. Entendemos que ha llegado la hora de tratar con justicia la extraordinaria expedición de Juan Ladrillero y, por otro lado, de separar su vida y obra de las de su homónimo Juan Fernández Ladrillero, para que cada uno tome su propio rumbo hacia la eternidad.

## Bibliografía

### Libros

- AMUNATEGUI, Miguel Luis (1879). *Cuestión de límites entre Chile y la República Argentina*.  
ARBOLEDA, Gustavo (1956) [2018, ed. dig.] *Historia de Cali*.  
ARRIAGADA, Ramón (2012). *Juan Ladrilleros: el navegante olvidado*.  
ARROYO Jaime. *Historia de la gobernación de Popayán*.  
BARRROS ARANA, Diego (1894). *Historia general de Chile*.  
— (1898). *La cuestión de límites entre Chile y la República Argentina: los tratados vigentes, las actas de los peritos, actas sobre el arbitraje*.  
BASCUNÁN, Carlos y otros (2011). *Naufragios en el océano Pacífico sur*.  
CASTELLANOS, Juan de (1955). *Elegías de varones ilustres de Indias III*.  
CIEZA DE LEÓN, Pedro (1909). *Guerras civiles del Perú III. La guerra de Quito*. Nueva Biblioteca de Autores Españoles XV.  
— (1922). *La crónica del Perú*. Madrid, Espasa Calpe.  
— (1985). *La crónica del Perú* (ed., Manuel BALLESTEROS). Madrid, Historia 16.  
FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1829). *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo xv*. Madrid.  
— (1851). *Biblioteca marítima española*.  
FERNÁNDEZ DE PALENCIA, Diego (1571). *Primera y segunda parte de la historia del Perú I*. Sevilla.  
G.<sup>o</sup> CRUZADO, Eduardo (2010). *Las estancias de Cristóbal Colón en la villa de Palos*. Palos de la Frontera.  
GAY, Claudio (1845). *Historia física y política de Chile II*.  
GERHARD, Peter (1992). *Síntesis e índice de los mandamientos virreinales, 1548.1553*. México, Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México, Serie Documental 21.  
GUERRERO VERGARA, Ramón (1880a). *Los descubridores del estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores. Examen de las relaciones auténticas de sus viajes, concordadas con los conocimientos modernos*.  
— (1880b). *Los descubridores del estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores. Expedición de Juan Ladrillero*. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, año vi. Santiago, Instituto Hidrográfico de la Marina, Imp. Bandera.  
GOIZUETA, Miguel de (1879). *Relación de la navegación de Francisco Cortés Ojea por Miguel de Goizueta*. Anuario Hidrográfico de Chile, año v. El original se custodia en Archivo General de Indias, Patronato 32, R.5. «Relación de la navegación de Francisco Cortés Ojea; Derrotero y viaje de Juan Ladrillero: estrecho de Magallanes, 1557».  
GÓNGORA MARMOLEJO, Alonso de (1969). *Historia de Chile: desde su descubrimiento hasta el año 1575*. Ed. Universitaria.  
HERRERA, Antonio de (1725). *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano*.  
ICAZA, Francisco A. de (1969) [1923]. *Diccionario autobiográfico de conquistadores y pobladores de Nueva España, sacado de los textos originales* (2 vols.) Guadalajara (México) [Madrid], Edmundo Aviña Levy, Biblioteca de Facsímiles Mexicanos.

- LADRILLERO, Juan (1972). «Relación de su viaje (1557-1559) manuscrita. Descripción del Viaje de Juan Ladrillero: Estrecho de Magallanes; 1558». Archivo General de Indias, Patronato 33, N.1, R.1.
- LOCKHART, James (1972). *The Men of Cajamarca*.
- MARINO DE LOBERA, Pedro (1565). *Crónica del Reino de Chile*. Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional VI.
- MARTINIC BEROS, Mateo (1977). *Historia del estrecho de Magallanes*.
- (1992) [2006]. *Historia de la región magallánica*.
  - (2005). *De la Trapananda al Aysen. Una mirada reflexiva sobre el acontecer de la región de Aysén desde la Prehistoria hasta nuestros días*. Santiago, Pehuén Editores, Biblioteca del Bicentenario XXXVIII.
  - (2017). «En torno al cabo de Hornos». En ALDUNATE DEL SOLAR, Carlos (ed.) *Cabo de Hornos*, 102-129.
  - y RODRIGO MORENO, Jeria (2020). *Estrecho de Magallanes: cinco siglos de cartografía (1520-2020)*.
- MEDINA, José Toribio (1895). *Documentos inéditos para la historia de Chile*. Santiago.
- (1906). *Diccionario biográfico colonial de Chile*.
  - (1962). *Viajes relativos a Chile* (2 t.)
- MEDINA, José Ramón y BECCO, Horacio Jorge (1992). *Historia real y fantástica del Nuevo Mundo*. Caracas.
- MORLA VICUÑA, Carlos (1903). *Estudio histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*. Leipzig, F.A. Brockhaus.
- ORLANDO MELO, José (1977) [1997]. *Historia de Colombia. El establecimiento de la dominación española*.
- OYARZUN, Javier (1976). *Expediciones españolas al estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*.
- PÉREZ BUSTAMANTE, Ciriaco (1928). *Los orígenes del gobierno virreinal en las Indias españolas*.
- RAMOS HIDALGO, Nicolás (1971). *Cali, ciudad conquistadora*.
- RUMAZO, José (1946). *La región amazónica del Ecuador en el s. XVI*. Sevilla.
- REYES GARCÍA, Cayetano (1985). *Inventario de documentos del siglo XVI: cajas 27-35* (inédito).
- ROMERO, Carlos (2006). *Historia económica del Perú*. Lima, Universidad Alas Peruanas-Fondo Editorial UNMSM.
- ROMERO DE SOLÍS, J.M.<sup>a</sup> (1995). *Archivo de la Villa de Colima de la Nueva España. Siglo XVI I*. Colima, Archivo Histórico del Municipio de Colima.
- (1999). *Protocolos de escribanos de la Villa de Colima (siglo XVI)*. Colima, Archivo Histórico del Municipio de Colima y Centro de Investigaciones Históricas Matías de la Mota Padilla, Pretextos, Textos y Contextos 17 y 20, entregas primera y segunda.
  - (2001). *Andariegos y pobladores: Nueva España y Nueva Galicia, siglo XVI*. México, Colegio de Michoacán.
  - (2004). *Archivo de la Villa de Colima de la Nueva España. Siglo XVI II*. Colima, Archivo Histórico del Municipio de Colima y Universidad de Colima.
  - (2007). *Conquistas e instituciones de gobierno en Colima de la Nueva España (1523-1600)*.
  - (2008). *Clérigos, encomenderos, mercaderes y arrieros en Colima de la Nueva España (1523-1600)*.
- ROSALES, Diego de (1969). *Historia general del Reyno de Chile: Flandes indiano, 1674 (?)*. Ed. Universitaria.
- SEVILLA DEL RÍO, Felipe (1974) [2005]. *Prosas literarias e historias*. México, Tipografía Benito Juárez.
- SUÁREZ FIGUEROA, Cristóbal (1613). *Hechos de don García Hurtado de Mendoza, quarto marqués de Cañete*.
- THAYER OJEDA, Tomas (1941). *Formación de la sociedad chilena y censo de la población de Chile en los años de 1540 a 1565 II*. Prensas de la Universidad de Chile.
- VARGAS Y PONCE, José de (1788). *Relación del último viaje al estrecho de Magallanes de la fragata Santa María de la Cabeza*.
- VIVAR, G. de (1979) [1588]. *Crónica y relación copiosa y verdadera de los Reinos de Chile (1558)* (ed., Leopoldo SÁEZ-GODOY). Berlín, Colloquium Verlag.



- WAGNER, Henry R. (1969). *Cartography of the Northwest Coast of América, to the Year 1800 II*.  
– (1929). *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century*.  
– (1967). *The Spanish Southwest 1542-1794: An Annotated Bibliography*.

### Artículos

- BARROS, José Miguel (1978). Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 9.  
– (1981). Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Jerónimo de Vivar y Hernando Gallego. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 12, 32-40.  
BORAH, Woodrow (1971). Hernán Cortés y sus intereses marítimos en el Pacífico. El Perú y la Baja California. *Estudios de Historia Novohispana*, 4, 7-25.  
BUENAHORA DURÁN, Gonzalo (2020). Sebastián de Belalcázar: fundador de ciudades, destructor de pueblos. *Administración & Desarrollo*, 50, 2, 108-145.  
HERMOSILLA, Nuriluz y RAMÍREZ A., José Miguel (1982). Reconstrucción actualizada de la expedición de Juan Ladrillero a la Patagonia Occidental: 1557-1559. *Anales del Instituto de la Patagonia*, 13.  
KORTE NÚÑEZ, Werner (2013). Memoria de la Costa Rica del Mar del Norte y otras tres relaciones. *Revista del Archivo nacional*, 77 (1-12), 127-145.  
MARTINIC BEROS, Mateo (1983). Hallazgo de los Senos Otway y Skyring. *Revista de Marina*. Mayo.  
– (1985). Cruces en el estrecho de Magallanes. *Revista de Marina de Chile*, 1 dic.  
MORALES CAMA, Joan Manuel (2015). El conquistador Nicolás de Ribera el Viejo y la fundación del hospital de naturales de Ica, 1522-1563. *Revista del Archivo General de la Nación*, 30.  
MORRONE, Ariel (2012). De «señores de indios» a nobles retistas: los encomenderos de La Paz (1548-1621). *Surandino Monográfico. Segunda sección del Prohal Monográfico*, II, 2. Buenos Aires  
ONETTO PAVEZ, Mauricio y VÉLEZ POSADA, Andrés (2020). De Panamá a Magallanes: pasajes-mundo y secretos de la tierra desde la figura de Juan Ladrillero. *Trashumante*, 5 de marzo.  
– (2020a). Apropiación geopolítica de la naturaleza americana. La misión de Juan Ladrillero por el estrecho de Magallanes, 1557-1559. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos*, 8 de octubre.  
– (2020b). Los «descubrimientos» del estrecho de Magallanes. La relación de los ayudantes del piloto-cosmógrafo Juan Ladrillero, 1557-1558. *Anales de Literatura Chilena*, 33, 55-101. Junio.  
SALDARRIAGA ESCOBAR, Gregorio (2012). Transcripción de la relación del viaje del licenciado Joan de Vadillo entre San Sebastián de Urabá y Cali, 1539. *Boletín de Antropología. Universidad de Antioquia*, 26, 43, 42-65. El original se custodia en el Archivo General de Indias, en Sevilla, Justicia 1102, N.1, R.2, ff. 60-61.  
SERRANO MONTANER, Ramón (1886). Reconocimiento del río Buta-Palena i (sic) del canal de Fallos por el vapor de la República *Toro* bajo la dirección del capitán graduado de fragata Ramón Serrano M. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, 70-201, año XI.  
SERRATO, Francisco (1905). Pascual de Andagoya y el descubrimiento del Perú. *Revista Bascongada*, LII-890, 30 de mayo, año XXVI.  
TRIMBORN, Hermann (1952-1955). Una carta inédita de Pascual de Andagoya. *Revista Española de Antropología Americana*, 1, 175-82.  
URBINA CARRASCO, M.<sup>a</sup> Ximena (2013). Expediciones a las costas de la Patagonia occidental en el período colonial. *Magallania*, 41-2, 51-84.  
– (2019). Del mar del sur al estrecho de Magallanes: el primer contacto español con el islario del Pacífico austral, 1553-1558. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 128, 125-160, año LXXXV.

LA EXTRAORDINARIA NAVEGACIÓN DE JUAN LADRILLERO AL ESTRECHO...

- WAGNER, Henry (1924). California Voyages, 1539-1541: The Voyage of Francisco de Ulloa; The Voyage of Hernando de Alarcón; The Voyage of Francisco de Bolaños. *California Historical Society Quarterly*, III-4, 307-397 University of California Press-California Historical Society, diciembre.
- (1940). Francisco de Ulloa returned. *California Historical Society Quaterly*, XIX, 241-243. San Francisco, septiembre.



**REVISTA DE HISTORIA NAVAL**  
FUNDADA EN 1983

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: \_\_\_\_\_

DIRECCIÓN: \_\_\_\_\_ LOCALIDAD: \_\_\_\_\_

PROVINCIA: \_\_\_\_\_ CÓDIGO POSTAL: \_\_\_\_\_ PAÍS: \_\_\_\_\_

NIF: \_\_\_\_\_ TELÉFONO: \_\_\_\_\_ E-MAIL: \_\_\_\_\_

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: \_\_\_\_\_

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

**IMPORTE ANUAL (AÑO 2023)**

- REVISTA DE HISTORIA NAVAL** (CUATRO NÚMEROS AÑO 2023)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS
- CUADERNOS MONOGRÁFICOS** (DOS NÚMEROS AÑO 2023)  
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

**FORMA DE PAGO**

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

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

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

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

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

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20 \_\_\_\_\_

Firmado: \_\_\_\_\_

**NOTA:**

- 1) Remitir este boletín de suscripción por correo electrónico a RHN@mde.es, o por correo ordinario al Instituto de Historia y Cultura Naval. Juan de Mena Nº 1, 28014 Madrid.
- 2) Las suscripciones por domiciliación bancaria surten efecto a principios de cada año natural.

**Protección de datos de carácter personal.**

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

# EL MITO DEL APOYO A LOS SUBMARINOS ALEMANES EN LAS COSTAS ESPAÑOLAS DEL MEDITERRÁNEO DURANTE LA GRAN GUERRA (1914-1918)

Gerhard LANG-VALCHS  
Profesor de enseñanza media (jubilado)  
Cieza, Murcia, España  
Recibido: 18/03/2024 Aceptado: 11/06/2024

## Resumen

El aprovisionamiento y reabastecimiento de submarinos alemanes desde los puertos y las costas de la España neutral durante la Primera Guerra Mundial parece un hecho incontestable; sin embargo, en cuanto a la zona del Mediterráneo y a la zona sur de la costa atlántica hay dudas razonables. Una revisión de los datos accesibles al respecto y su análisis crítico dilucidará lo que realmente hay detrás de este presunto apoyo.

*Palabras clave:* submarinos (alemanes), aprovisionamiento, Mediterráneo, Primera Guerra Mundial, España.

## Abstract

The resupply of German submarines at the harbours and the coasts of neutral Spain during WW1 seems to be out of question. But there are reasonable doubts about the supply as far as the Mediterranean area is concerned. The

present article revises the accessible evidences shedding new light on the purported cases of this support.

*Keywords:* (German) submarines, resupply, Mediterranean Sea, WW1, Spain.

## Introducción<sup>1</sup>

NO solamente en internet: también en publicaciones de investigadores serios, tanto españoles como extranjeros, se lee una y otra vez que los submarinos alemanes que actuaban durante la Primera Guerra Mundial (PGM) en el Mediterráneo gozaron de apoyo y suministro desde las costas españolas, cosa que en gran parte facilitó su trabajo bélico en estas aguas lejos de su patria<sup>2</sup>. Sin embargo, a la hora de buscar en estas publicaciones datos concretos y evidencias contrastables a propósito de tal afirmación, se encuentra muy poco y, por lo general, nada concreto que pueda confirmar documentalmente este presunto suministro. Sobre este género de acciones, así como sobre las de abastecimiento de barcos de guerra y cruceros auxiliares desde las islas Canarias y las costas gallegas, se ha escrito bastante (BARTHE: 1972. PONCE MARRERO: 2006. DÍAZ BENÍTEZ: 2018). No se puede decir lo mismo del área mediterránea, donde Cartagena es nombrada como «centro logístico» (TOJO y TOJO: 2008, p. 360. RÍO PELLÓN y PÉREZ ADÁN: 2010, contraportada). Nos hemos propuesto analizar en el presente trabajo, de forma crítica, los documentos y publicaciones en relación con el tema, intentando dilucidar lo que realmente pasó.

## El *Etappendienst*

No hay unanimidad entre los investigadores sobre la fecha de creación de este servicio, que muchos datan, sin referencia concreta, en 1911<sup>3</sup>. Poca cosa se sabe sobre su estructura, su expansión por Europa y la financiación de este órgano impulsado por el servicio secreto de la Marina Imperial<sup>4</sup>. Esto se debe

---

(1) Tengo que agradecer a Oliver Lörcher, experto investigador privado en submarinos (no solo alemanes), el haber puesto a mi disposición las copias de las bitácoras y de los diarios de guerra de los submarinos alemanes desplegados en el Mediterráneo (ubicados en Bundesarchiv, Militärarchiv, RM 97), así como haber compartido conmigo su profundo saber en la materia.

(2) Véase, por ejemplo, ROSEBUSCH: 2017, p. 3, basándose a su vez en varios autores. También ALBES: 1996, pp. 126, 387. GONZÁLEZ CALLEJA y AUBERT: 2014, pp. 171ss., 368. G.<sup>a</sup> SANZ: 2014, pp. 51, 103.

(3) Esta fecha se basa probablemente en el hecho de que ese año se redactó el reglamento interno del servicio. La costumbre administrativa en general, y militar en especial, suele promulgar tales reglamentos meses, cuando no años, después –como en este caso– de la puesta en funcionamiento de un servicio o de un procedimiento.

(4) Había en tiempos del Imperio alemán dos servicios secretos independientes (Marina y Tierra), coordinados tan solo en contadas ocasiones. El organigrama del *Etappendienst* presentado por Tojo y Tojo (2008, pp. 357-358) no se corresponde en absoluto con la realidad.

- A. America
  - 1. New York with a satellite base in San Francisco
  - 2. Buenos Aires
  - 3. Rio de Janeiro, subdivided into Etappen Bahia and Pernambuco
- B. Atlantic
  - 1. Las Palmas
- C. Eastern Asia
  - 1. Shanghai
  - 2. Manila
  - 3. Batavia, with Tsingtao, China, as subordinate Etappe

Foto 1. Esquema del *Etappendienst* (SOPOLSKY: 1976)

a que pocos documentos oficiales relativos a este asunto han sobrevivido a las dos guerras mundiales. Sin embargo, no puede haber dudas ni sobre la existencia real de esta organización, cuya primera sección ya se fundó en 1876, ni sobre el porqué de su creación<sup>5</sup>. El *Etappendienst* (ED) debe su existencia en última instancia a la política colonial expansionista del Imperio Alemán, que no se contentó con las colonias africanas y de la Micronesia que ya tenía en el último cuarto del siglo XIX, sino que quería ampliar su número, sobre todo en África (FONT GAVIRA: 2020).

Para poder mantener en todos los sentidos las colonias ya existentes y las futuribles, era necesaria una flota capaz de garantizar su suministro, administración, protección y defensa. La creación de esta flota implicó también pensar en el abastecimiento de sus barcos lejos de la metrópoli, en caso de conflictos diplomáticos o de guerras. Para solventar esta eventualidad, la Marina Imperial empezó muy pronto a organizar una red secreta de apoyo, ubicada principal, pero no exclusivamente, a lo largo de las rutas marítimas hacia las colonias. Sus agentes solían depender de los agregados imperiales de la Marina en los correspondientes países. Eran, por regla general, alemanes residentes allí, propietarios o empleados de empresas del sector naviero que disponían de los medios o los contactos necesarios para organizar un rápido suministro de carbón, lubricantes y víveres para los barcos de guerra en alta mar. A principios de la Gran Guerra, navegando como oficial a bordo del crucero *Dresden* en aguas del Atlántico sur, el que más tarde llegaría a ser el jefe de la *Abwehr* del Tercer Reich, el entonces alférez de navío Wilhelm Canaris, llegó a conocer de primera mano y a valorar los servicios de esta organización, al tener que recurrir su barco a ellos (HÖHNE: 1976, pp. 29-37)<sup>6</sup>.

(5) SOPOLSKY: 1976 es lo único consistente publicado sobre este servicio especial.

(6) Ninguno de los demás biógrafos de Canaris discrepa en este punto.

Era lógico que la nueva arma naval de los submarinos encontrara algún sitio bajo el paraguas de esta organización o de otra paralela. Pero, a falta de una estrategia para su uso fuera de las aguas cercanas a las costas del Mar del Norte y del Báltico, aún no había sido incluida en la red existente, ni se había organizado una nueva red específica para su apoyo.

## La Gran Guerra

Cuando estalló la Gran Guerra, en julio de 1914, ni en Canarias ni en la península ibérica existía una organización para el apoyo o abastecimiento de los submarinos. El agregado militar alemán, comandante Arnold Kalle, destinado desde abril de 1913 en Madrid, tan solo disponía de una muy reducida red de informadores con agentes en la capital, en San Sebastián –*sede* del gobierno español en los meses de verano– y en Barcelona, que recogía información para el Ejército de Tierra. Hans von Krohn, capitán de corbeta de la reserva, sin experiencia previa en el campo de la inteligencia y el espionaje, reactivado al principio de la guerra, llegó en septiembre de 1914 a la capital española, tras un cursillo de instrucción, para organizar en los puertos españoles un servicio paralelo de información de la Marina, mostrando sin embargo, en palabras de Canaris, poco entusiasmo y menos habilidad aún para una tarea que a sus ojos no tenía mucho sentido (HÖHNE: 1976, p. 46. SUHR: 2018, pp. 150-51).

## Canaris en España

En octubre de 1915, el ya brevemente mencionado Wilhelm Canaris había vuelto a Alemania, tras su famosa huida de un campo de internamiento en Chile, y se había reincorporado a la Marina. Merced a sus conocimientos del castellano y a su habilidad negociadora, probada ya antes de la guerra durante sus misiones en Sudamérica, los servicios secretos del Almirantazgo se fijan en él y le envían, tras el tiempo de instrucción correspondiente, a la capital española. Habían decidido reorganizar allí el servicio de información, redistribuyendo las tareas. Mientras que Kalle debía ahora ocuparse del espionaje contra Francia, al pretendiente al puesto de agregado de la Marina le habían asignado el espionaje contra Inglaterra, y Canaris debía echarle una mano (SUHR: 2018, pp. 148-151).

A mediados de diciembre de 1915, un Canaris recién ascendido a teniente de navío llega a Madrid y empieza su trabajo a principios de enero. Le habían encomendado dos tareas, necesariamente entrelazadas: ocuparse del servicio de información (*Ausfragedienst*) en los puertos –para conseguir más información, y sobre todo información más relevante, sobre Gran Bretaña– y crear las bases para el reclutamiento de agentes que pudieran actuar en suelo británico (ib., p. 162).

Wilhelm Canaris se encontró, sin embargo, con una organización que difícilmente podía servir para algo más que suministrar información muy básica

recabada en algún puerto del Cantábrico o del Mediterráneo –y en los puertos atlánticos, quizá ni siquiera eso–, así que le tocó proceder a la reorganización del servicio. Pues bien: en cuestión de semanas consiguió reestructurarlo y ampliarlo, reclutando colaboradores en los puertos de Santander, Cádiz, Melilla y Sevilla, lo que le permitió, ya en las siguientes semanas, reunir material suficiente para enviar repetidos informes para la central de Berlín. Luego, consiguió también añadir a su lista agentes en Jerez, Huelva, San Sebastián y Barcelona (ib., p. 153).

A finales de febrero termina el plazo previsto para su trabajo en Madrid, pero su intento de volver a Alemania fracasa en la frontera italo-suiza. El 19 de marzo de 1916 está otra vez en Madrid. A la espera de una nueva oportunidad para emprender el viaje de vuelta, aprovecha el tiempo para ampliar su red de información, reclutando agentes también en Bilbao, Gijón, La Coruña, Villagarcía de Arosa, Vigo, Valencia y ahora incluso en Algeciras, donde el reclutamiento había sido muy difícil en virtud de la estrecha vigilancia por parte de los servicios de información y contraespionaje británicos en las cercanías de Gibraltar (ib., p. 161).

Para colmo, le llega desde el Almirantazgo otro encargo: preparar las bases para un servicio de sabotaje contra las potencias enemigas en España (ib., p. 166). Lo poco que comenta Canaris sobre esta nueva organización es que reclutó agentes exclusivamente españoles para un trabajo que, lo más probable, consistiría en poner bombas en la carga de barcos con destino a puertos aliados en Barcelona, Huelva, Cartagena, Santander y Bilbao. A finales de agosto le recoge finalmente en la costa murciana un submarino que le lleva a la base del puerto austrohúngaro de Cataro, en la costa dálmata, desde donde vuelve a Berlín<sup>7</sup>. Durante su tiempo en España no se le había encargado orga-



Foto 2. Wilhelm Canaris

(7) Para el presente trabajo las fechas exactas no son importantes, pero hay que resaltar que en la gran mayoría de las aproximaciones a la biografía de Canaris, en cuanto a su tiempo en España durante la Gran Guerra, se encuentran muchos fallos. Tan solo la ya referida tesis de H. Suhr corrige dichos fallos y da datos y fechas fiables y contrastadas.

nizar –o tal vez mejorar, en caso de que existiese– un servicio de apoyo para barcos o submarinos, ni había intentado establecerlo por iniciativa propia.

## El caso Echevarrieta

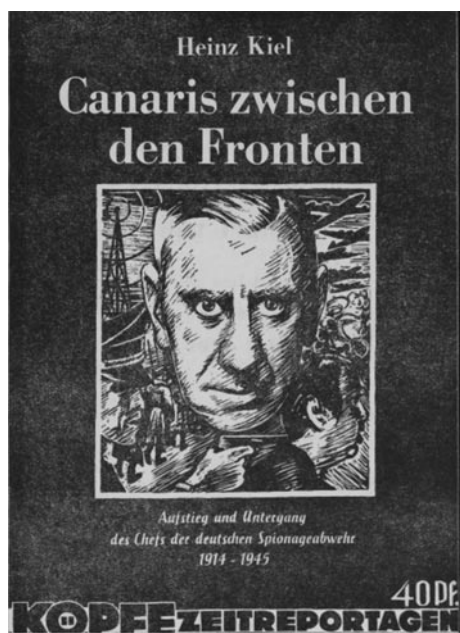


Foto 3. Portada de la biografía de Canaris escrita por Kiel

Heinz Höhne, uno de los biógrafos más conocidos y fiables del jefe del *Abwehr* alemán, nos habla en su obra (seminovelada, pero ampliamente documentada) de un plan para la construcción de pequeños barcos, especialmente diseñados para el suministro de los submarinos alemanes, en alguno de los astilleros que la empresa Horacio Echevarrieta y Larrínaga tenía en Cádiz, Barcelona y Ferrol (HÖHNE: 1976, p. 48)<sup>8</sup>.

Las informaciones en las que se basa el biógrafo suelen estar debidamente documentadas. Esta vez, sin embargo, no es el caso. Para sustentar el resultado del supuesto acuerdo para la construcción de dichos barcos, se basa en una de las primeras biografías sobre Canaris, cuyo autor (KIEL: 1950) prescinde totalmente de citas y referencias concretas en su reducida obra. El trabajo de Kiel es un relato fantástico, lejos de las fechas claramente documentadas,

que hace llegar a Canaris a mediados del año 1915 a la finca de Echevarrieta para «aclimatarse» (*sic*) durante varias semanas. Allí nace su plan de hacer construir una flotilla de barcos para el apoyo y suministro a los submarinos alemanes. Cuando, unas semanas más tarde, presenta el plan a su anfitrión, este no opone reparos y enseguida empieza la construcción en su astillero de Barcelona. Así que, en la primavera de 1916, ya están terminadas las primeras unidades, las cuales empiezan a actuar en las costas de Cádiz y las islas Canarias. Navegando bajo pabellón español, suministran a los submarinos alemanes «motores de recambio, combustible, torpedos, municiones y todo tipo de aprovisionamiento necesario para cumplir sus

---

(8) Echevarrieta no tenía ningún astillero en Barcelona (véase DÍAZ MORLÁN: 1999). Abshagen (1962, p. 35), sin aportar la mínima referencia o evidencia, como en todo su libro, afirma que Canaris «tenía que buscar comerciantes, (...) petróleo y víveres».



misiones (...) Canarias se queda hasta 1917 de incógnito (...) como comandante (*Leiter*) de su pequeña, pero importante flotilla en España» (KIEL: 1950, pp. 7 y 8).

Höhne se sirve de este fantasioso relato para adaptarlo y variarlo. Fingiendo un encargo de parte de algún país sudamericano para guardar el secreto de su verdadero destino, que es el ED de Huelva, Cádiz y las islas Canarias, Echevarrieta acepta el encargo de construir varios barcos especialmente diseñados para el apoyo de submarinos. La financiación del proyecto se garantiza por un acuerdo a cuatro bandas entre el embajador alemán, Max von Ratibor; el consorcio bancario Kocherthaler-Ullmann-Lewin; el industrial vasco, y Canarias (HÖHNE: 1976, pp. 48-49).

Las referencias presentadas sobre dicho proyecto son *referencias fantasma* cuya verificación conduce tan solo a información general –para nada específica– sobre las personas implicadas y sobre el asunto en sí. Se basan en dos cartas del año 1928 en las que un tal Franz Ritter von Goss, que actuaba desde hacía años en Madrid para los servicios secretos alemanes, en una carta de carácter personal, dirigida a un miembro sin identificar de la jefatura de la Marina, denuncia la poca fiabilidad y la falta de patriotismo de Canarias, criticando sus contactos con connacionales de actitud poco patriótica, cercanos a los mencionados banqueros<sup>9</sup>. También menciona una deuda importante de Von Ratibor y un arreglo con los banqueros que, presuntamente, soluciona al embajador imperial su problema. El texto de la carta, sin embargo, no menciona en absoluto a Horacio Echevarrieta en este contexto, ni implica a Canarias en el asunto<sup>10</sup>.



Foto 4. Portada de la biografía de Horacio Echevarrieta

(9) La segunda carta del 29 de julio empieza con la fórmula «Querido amigo mío» («Lieber Freund»).

(10) Para colmo, una nota manuscrita del 21 de octubre, debajo del texto de la segunda carta, reza: «Ha sido constatado que las informaciones presentadas sobre C. no se corresponden con la realidad» (trad. del autor). Manuel Maestro (2015, p. 649) es uno de tantos autores que se fía de Höhne.

Estas modificaciones del relato de Kiel son un invento especulativo de Höhne<sup>11</sup>. Ni en las no pocas publicaciones sobre el ED en las islas Canarias, ni en la biografía de Horacio Echevarrieta, ni tampoco tras haber consultado personalmente a sus biógrafos hemos podido encontrar huella o sospecha alguna, cuando la pretendida operación, de haber realmente existido, por fuerza debiera haber dejado algún rastro. El industrial vasco adquirió unos astilleros en Cádiz, en mayo de 1917, que estaban parados desde hacía siete años. No hay evidencia documental alguna de que Echevarrieta mantuviera contactos con ningún astillero de Barcelona (DÍAZ MORLÁN: 1999, pp. 112-113).

### **La flotilla de submarinos del Mediterráneo**

Durante la Gran Guerra, los submarinos cobraron un protagonismo inesperado en los teatros marítimos a lo largo del primer año del conflicto. Tras los primeros éxitos de esta nueva arma en el canal de la Mancha y el Atlántico, el Almirantazgo Imperial acordó con su aliado austriaco la creación de dos bases para el mantenimiento, reparación y abastecimiento de los submarinos que los alemanes pensaban desplegar en el Mediterráneo. Tales bases se emplazaron en los puertos de Pola y Cataro, en la costa dalmata de Croacia y Montenegro, por entonces partes del Imperio austrohúngaro.

En mayo de 1915, el submarino U-21, tras haber rodeado las islas británicas, es el primero que llega a la base adriática de Cataro, para reforzar la flotilla que luchaba bajo el mando del almirante Souchon en Galípoli y el Bósforo (HALPERN: 1987, pp. 84-107). A lo largo de los siguientes meses y años, el número de submarinos alemanes que actúan en el Mediterráneo aumentaría continuamente, para llegar en total a una cuarentena de unidades<sup>12</sup>.

A pesar de las espectaculares cifras de barcos hundidos en el Mediterráneo, hasta el año 1917 no había más de dos submarinos alemanes patrullando a la vez ante las costas españolas. Entre 1915 y 1916, seis unidades consiguieron sumar quince patrullas, de unas cuatro semanas de duración, en la parte oeste de la cuenca mediterránea, lo que incluía también las costas españolas. El año siguiente, el número de patrullas se duplicó (33), al igual que el de unidades implicadas (12). Para 1918 se contabilizan un total de cincuenta patrullas, repartidas entre quince submarinos. Algunas de ellas se realizan más allá de Gibraltar.

Esta en apariencia reducida actividad, sobre todo durante los primeros años del conflicto, se debía a que los submarinos, tras cada una de sus misiones, solían permanecer unas cuatro semanas de revisión y mantenimiento en

---

(11) Véase también SUHR: 2018, p. 323, n. 361, con explicaciones a propósito desde un enfoque diferente. También González Calleja y Aubert (2014, p. 320) recogen el relato sin verificarlo.

(12) [https://de.wikipedia.org/wiki/U-Flottille\\_Mittelmeer](https://de.wikipedia.org/wiki/U-Flottille_Mittelmeer); <https://uboat.net/wwi/> basándose en los diarios de guerra de los submarinos.

su base adriática, antes de volver a salir para la siguiente operación. También las tripulaciones tenían que descansar.

Los diarios de guerra de las diferentes unidades nos revelan las áreas de operaciones, los avistamientos y, en algunos casos, la toma de contacto con otras unidades amigas operando en la misma zona –en la mayoría de los casos, estas informaciones vienen confirmadas por las anotaciones gráficas en los mapas marinos que acompañan los diarios en cuestión–. Allí se documentan también los controles de barcos mercantes y, en su caso, su hundimiento, acciones de minado, etc.

Sabemos que los submarinos cumplieron en algunos casos misiones especiales, pero no hay ninguna constancia de un repostaje o abastecimiento en algún puerto o desde un barco de apoyo. Esto no se debe a que los repostajes no se documentaran, como muestra el ejemplo del U-21, en la ría de Corcubión, con motivo de su primera llegada a las costas españolas<sup>13</sup>. Este caso, sin embargo, aquí no viene a cuento ni nos interesa, ya que nuestro enfoque se centra en el Mediterráneo, no en las costas gallegas.

## Los hechos reales

### *Baleares, isla de Cabrera*

La primera noticia sobre un repostaje y reabastecimiento de un submarino en aguas españolas durante la PGM parece remitirnos a una fecha no claramente determinable de la primavera de 1915<sup>14</sup>. Habla del SM U-5, de bandera y procedencia austrohúngara, bajo el mando del comandante Georg Ludwig Ritter von Trapp. Aunque no se trata de un submarino alemán, dedicaremos algunas líneas a este incidente, ya que estuvo implicado un navío de las Potencias Centrales.



Foto 5. Extracto de una foto publicitaria para un modelo del U-21 (squid.com) y foto de su comandante

(13) Bundesarchiv (BA), Militärarchiv (MA), RM 97/720.

(14) <https://www.diariodemallorca.es/almudaina/2016/08/14/cabrera-cien-anos-expropiacion-militar-3594478.html>. Rodríguez Fernández, Roberto: P. N. Marítimo Terrestre del Archipiélago de Cabrera, p. 32; Instituto Geológico y Minero de España (2013). [https://www.igme.es/librose/guiasgeo/cabrera\\_sp/32/](https://www.igme.es/librose/guiasgeo/cabrera_sp/32/)



Foto. 6. Extracto del mapa que acompaña el diario de guerra del U-21, indicando el camino hacia la base de Pola, lejos de las islas Baleares

Lo que hace interesante este caso es el hecho de que este presunto suceso sirvió *a posteriori* para justificar la expropiación, un año más tarde, de la isla de Cabrera y de algunos islotes cercanos<sup>15</sup>. La contundencia de la acción por parte del nuevo gobierno del conde de Romanones, llegado al poder en diciembre de 1915, en principio no parece desproporcionada pues, tratándose de un caso de quebrantamiento de la neutralidad española en el conflicto bélico, con la ejemplaridad del castigo se buscaba sentar un precedente. Sin embargo, da que pensar que, a raíz de incidentes parecidos sobre los que hablaremos más adelante, las reacciones y actuaciones gubernamentales no muestran esta misma decisión y contundencia. También parece extraño en este contexto que Romanones estuviese en las Baleares durante la tercera semana de abril de 1915, visitando también la isla de Cabrera<sup>16</sup>.

Un análisis crítico de la narración y de las implicaciones que conlleva revela una serie de incongruencias y datos falsos. El mencionado submarino austriaco nunca se encontró en aguas españolas, como demuestran su cuader-

(15) *Gazeta de Madrid*, RO de la Presidencia del Consejo de Ministros de 25 de junio de 1916.

(16) Las noticias sobre la visita en los periódicos son contradictorias. Algunos hablan de una visita en toda regla; otros, de una visita truncada en el último momento por el mal tiempo. *El Correo de Mallorca* cubre el viaje a diario entre el 8 y el 12 de abril de 1915.

no de bitácora y el libro autobiográfico de su comandante (TRAPP: 1935). Además, durante sus pocas patrullas fuera del Adriático, ninguno de los cinco submarinos austriacos entonces activos en la zona llegó nunca más allá de la isla de Malta<sup>17</sup>. Una confusión con un submarino alemán que navegara bajo bandera austrohúngara se puede descartar, ya que las primeras unidades alemanas no llegaron al Mediterráneo hasta el otoño de 1915, excepción hecha del U-21<sup>18</sup>. O sea que el pretendido apoyo logístico en aguas baleares a un submarino austrohúngaro no pudo haber tenido lugar.

El paso previo a la expropiación se había dado ya en junio de 1915 bajo el gobierno de Dato<sup>19</sup>. Basándose en una nota del periódico francés *Le Matin*, *La Correspondencia de España* publica el 24 de junio que, dos años antes, una empresa alemana había intentado instalar un depósito de carbón en el puerto balear de Alcudia, intento que quedó frustrado tras una intervención diplomática francesa<sup>20</sup>.

A esta mezcla de posibles o pretendidos motivos para la expropiación hay que añadir el cansancio del Gobierno o de la Administración militar por el contrabando de tabaco y alcohol, mal que se convertiría en *endémico* en la zona bajo los auspicios de Juan March Ordinas, «el (último) pirata del Mediterráneo»<sup>21</sup>. Sea como fuere, un submarino no figura entre los verdaderos motivos. Por parte del Gobierno, el

## Alemania y las Baleares

### Una información de «Le Matin».

PARIS, 21. (Recibido con retraso.) *Le Matin* ha recibido el siguiente telegrama de su corresponsal en Palma de Mallorca:

«Las Baleares desempeñan hoy un papel importantísimo en el plan marítimo alemán. Se sabe que estas islas, muy descubiertas, ofrecen numerosas ensenadas, muy abrigadas y estrechas, y, por tanto, accesibles a los barcos de guerra.

Hace dos años, bajo el pretexto de una empresa industrial, intentaron los alemanes establecer un depósito de carbón en la bahía de Alcudia.

La iniciativa del cónsul de Bélgica, que reemplazaba al de Francia, evitó esta tentativa.

En septiembre y octubre de 1913, dos barcos alemanes, el *Alonso* y el *Victoria Luisa*, realizaron sondeos alrededor de pequeños islotes, y especialmente en la bahía de Cabrera, célebre por haber estado aquí, en su agonia, el ejército de Dupont, de 1808 a 1814.

De estos extraños procedimientos se dió cuenta al Gobierno español, que, con una perfecta lealtad, desde los primeros días de esta crisis envió dos cruceros a las aguas mallorquinas, con la misión de hacer respetar la neutralidad de las islas.

El *Goeben* y el *Breslau* no pudieron encontrar allí la base de abastecimiento que esperaban y que les hubiera permitido amenazar las costas francesas de la zona Port-Bout-Cette.»

Foto 7. Nota adaptada de *Le Matin*

(17) Österreichisches Kriegsarchiv (OA) [Archivo Austriaco de Guerra], M.S. /O.K. 1914-1918/V-1/5 [Kt. 362; 388; 421; 447; 470].

(18) Tras su entrada en el Mediterráneo, el 6 de mayo de 1915, el U-21 se dirigió, sin acercarse a las islas Baleares, directamente a su base en el Adriático, como demuestra su diario de guerra. Véase foto 7.

(19) *Gazeta de Madrid*, RO de 27 de junio de 1915, BOE 178, p. 803.

(20) *La Correspondencia de España*, «Alemania y las Baleares», núm. 20.832, del 24 de febrero de 1915, p. 1, col. 3.

(21) *La Gazeta de Madrid* 266, de 22 de septiembre de 1916, anexo 2, p. 1129, habla de ocho barcos veleros o pesqueros con contrabando, abandonados en las aguas de Cabrera. Véase también BENAVIDES: 1934.



interés militar parece un pretexto para camuflar las verdaderas razones de la expropiación de la isla y de otros islotes cercanos. Para garantizar una mejor vigilancia costera en la zona no había que expropiar, sino simplemente aumentar la presencia militar del destacamento militar que ya existía en Cabrera<sup>22</sup>.

### El apoyo logístico

Antes de proseguir con nuestro análisis de casos concretos, conviene detenerse un momento y reflexionar sobre lo que es y lo que implica el presunto apoyo logístico a los submarinos alemanes en las costas españolas. En este contexto se usan términos como «suministro», «repostaje», «reabastecimiento» u otros de significado parecido, cuyo contenido queda, sin embargo, sin definir claramente. Se usan como si se tratara de acciones cotidianas cuyo procedimiento es generalmente conocido, sin reparar en las dificultades que entraña ni en la parafernalia de su organización.

Los problemas concretos más importantes con los que se tienen que enfrentar todas las partes implicadas en las supuestas acciones se ven reflejados en el diario de guerra del U-21, con motivo de su repostaje en la ría gallega de Corcubión, así como en el del U-49 con su dossier especial, redactado durante su estancia en el arsenal de La Carraca de Cádiz<sup>23</sup>.

La mayor dificultad de una operación de este tipo la entraña la compra, el almacenamiento y la entrega del combustible. Para los motores de los submarinos alemanes no valía cualquier tipo de fueloil; debía tener una densidad específica, requisito que no cumplían la mayoría de los combustibles del mercado. Además, los hechos que nos ocupan suceden en tiempo de guerra, en el que el combustible escaseaba y la cantidad que un cliente podía adquirir estaba limitada a unos veinte litros por servicio. Los intentos fallidos del agregado de la Marina Imperial a lo largo de varias semanas, para conseguir en el mercado libre de diez a veinte toneladas de combustible idóneo para el U-49, muestran la falta de disponibilidad de este producto a nivel nacional.

Por otro lado, para hacer llegar combustible a un submarino se necesitaban toneles y un camión para llevarlo a algún puerto o cargadero que dispusiese de una grúa u otro dispositivo a fin de trasladarlo a un barco pesquero, cuya capacidad de carga es a su vez limitada y que, por regla general, no se halla precisamente preparado para el transporte de barriles hasta un punto de encuentro en algún sitio recóndito de la costa o en alta mar. Y todo esto ha de hacerse de forma clandestina.

En el caso ya mencionado del U-21 en Corcubión, se había conseguido incluso un barco relativamente grande que permitía el abarloado del submari-

---

(22) *Anuario Militar* 1915, pp. 785-786.

(23) BA, MA, RM 97/ 829.





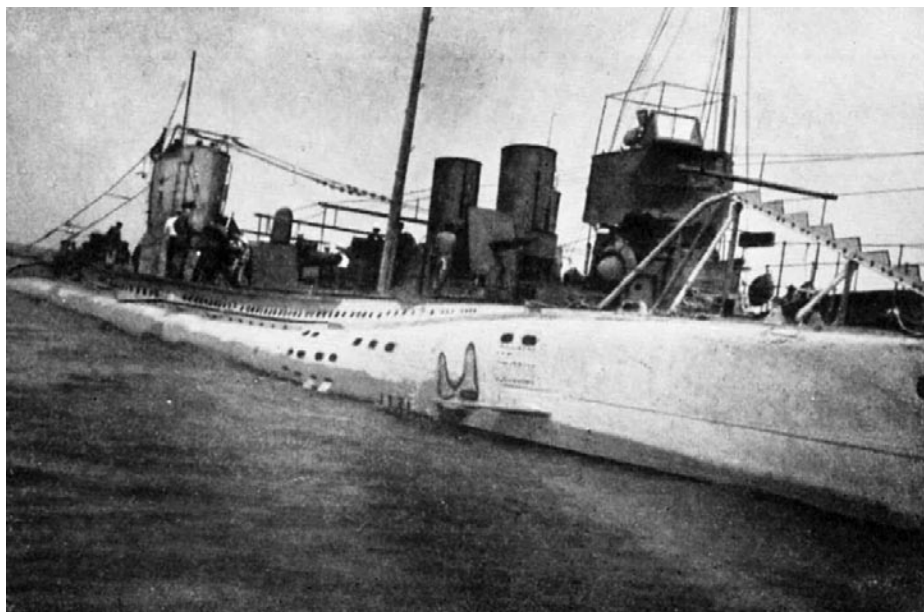


Foto 9. El submarino UB-49. (Cortesía U-Bootmuseum Cuxhaven/Sammlung Schnetzke)

gallega hasta su nueva base en el Adriático demuestra la gran autonomía de ese nuevo tipo de submarino.

Bien equipadas, las nuevas unidades no tenían necesidad de repostar durante sus misiones, ya que era prácticamente imposible agotar el combustible en el curso de una patrulla por el Mediterráneo. Eso no quita que, naturalmente, no fueran bienvenidas fruta y verdura frescas o pescado fresco a mitad de recorrido –que no solía prolongarse más de cuatro semanas–. Así, ciertos rumores locales hablan de encuentros entre submarinos alemanes y pescadores que, como es obvio, en algunos casos ocurrieron verdaderamente y terminaron en un suministro espontáneo e improvisado de pescado fresco, espontaneidad no exenta, suponemos, de una buena porción de miedo por parte de los pescadores a las consecuencias de negarse a prestar ese favor.

El encuentro de un submarino con un barco de aprovisionamiento no se podía improvisar. Había que buscar de antemano la fecha y la hora idóneas (preferentemente, una noche de luna nueva), planificación que no competía a los comandantes. Se debía seguir un protocolo preestablecido para el reconocimiento mutuo entre submarino y barco, y tanto el fracaso como el éxito de la comunicación se hacían constar en el cuaderno de bitácora<sup>25</sup>.

---

(25) Hablamos indistintamente de cuaderno de bitácora (*Log-Buch*) y diario de guerra (KTB = *Kriegstagebuch*), que existían ambos a bordo. Los últimos se entregaron en la base después de cada patrulla.

Creemos que este corto repaso a algunas de las nada fáciles tareas organizativas para agenciar un encuentro en alta mar o en algún lado de la costa, así como lo innecesario de recurrir a un suministro o repostaje bajo condiciones normales que hemos señalado, hace difícil presumir la existencia de una red de apoyo desde las costas españolas, fuera de las bases de Pola o Cataro. No valía la pena correr el riesgo de ser detectado por buques o submarinos enemigos por una acción tan innecesaria como el aprovisionamiento de víveres frescos.

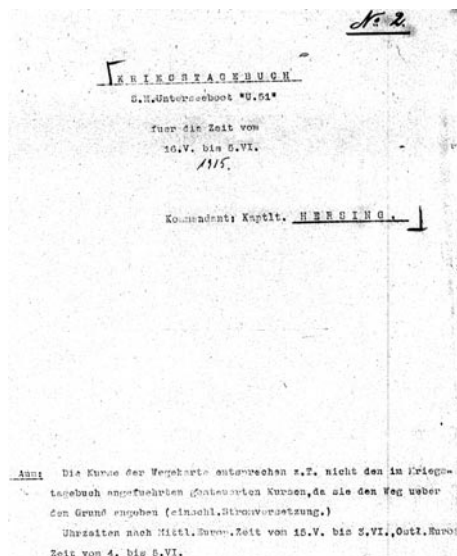


Foto 10. Diario de guerra del U-21

### **Baleares, segunda parte**

Ya que, como acabamos de ver, la primera noticia sobre un suministro en aguas baleares es falsa, hay que someter a un juicio si cabe aún más crítico los supuestos intentos siguientes de reabastecer submarinos cerca de las islas Baleares. Según muchos autores, la «flota contrabandista» que mantenía el conocido banquero mallorquín Juan March se encargaba de prestar este apoyo.

Fuera de rumores y especulaciones, no se encuentra evidencia documental contrastable en ninguna de las publicaciones que hablan de ese apoyo continuado a submarinos austrohúngaros o alemanes, hasta el final de la guerra, en las cercanías del archipiélago balear. Mercedes Cabrera (2011, p. 18), conocedora de la vida de Juan March, tampoco presenta ninguna prueba; por eso, llena de cautela se limita a indicar que tal apoyo era posible, sin afirmarlo ni desmentirlo<sup>26</sup>. Pero, aparte de especular con esta posibilidad, ni ella ni otros biógrafos de Juan March mencionan ningún lugar preciso ni ninguna fecha concreta que se pudiera cotejar con los diarios de guerra (FERRER GUASP: 2010).

Aparte de que, como ya hemos explicado, los submarinos alemanes, en condiciones normales, no precisaban repostar fuera de su base adriática, no hallamos la menor referencia al respecto en los diarios de guerra de los seis submarinos que patrullaron temporalmente por las costas españolas entre 1915 y 1916<sup>27</sup>. En ellos ni siquiera hay constancia de una necesidad acciden-

(26) «... [A]unque es perfectamente posible que la flota de March abasteciera a los submarinos alemanes». En el mismo sentido. G.<sup>a</sup> SANZ: 2014, pp. 91-92.

(27) Se trata del U-33, el U-34, el U-35, el U-38, el U-39 y el U-72.



Foto 11. Cuaderno de bitácora del U-38  
(portada)

tal de repostaje. Tampoco en los cuadernos de bitácora de las demás unidades allí desplegadas durante los años siguientes se encuentra mención alguna de un apoyo accidental, ni mucho menos de un suministro programado durante sus patrullas<sup>28</sup>. Así que hay que constatar que el presunto repostaje o el reabastecimiento no tuvo lugar ni desde las costas baleares ni desde otra parte de las costas españolas.

### *Cartagena, puerto y costa*

A pesar de la constatación de la inexistencia de las pretendidas acciones de apoyo en el área mediterránea, nos queda la curiosidad de indagar el trasfondo de los casos documentados de llegadas de submarinos a las costas españolas.

La visita del U-35, en junio de 1916, al puerto de Cartagena fue la primera de estas llegadas de submarinos a las costas y puertos del Mediterráneo de las que hay constancia (LANG-VALCHS: 2022). La entrega de una misiva del káiser alemán al rey Alfonso XIII fue el pretexto para la entrada del sumergible en el puerto neutral. Por un lado, la acción sirvió al Almirantazgo Imperial de globo sonda para averiguar la reacción del gobierno español frente a la entrada de un submarino en un puerto nacional. En el XIII Convenio de La Haya, de 1907, esta nueva arma de desarrollo reciente no había sido expresamente mencionada ni incluida en el texto, así que había margen de interpretación sobre la aplicación de las normas. Por otro lado, la visita sirvió para desembarcar, aparte de correo diplomático, a un agente que estaba al cargo de material biológico, disfrazado de medicamentos para los alemanes del Camerún, internados desde febrero de 1916 en diferentes partes de la geografía española (FONT GAVIRA: 2014).

El segundo suceso documentado en la costa mediterránea fue acordado entre el agregado de la Marina Imperial, Von Krohn, y el representante del Almirantazgo que acompañaba a la tripulación del U-35 en su visita a Carta-

(28) También patrullan en los años siguientes en alguna ocasión por las costas mediterráneas españolas el U-32, el U-47, el UB-48, el UB-49, el UB-50, el U-64 y el U-65. Los diarios de guerra correspondientes se encuentran en BA, MA, RM 97.

gena (SUHR: 2018, pp. 167 y 168). Se trata del primer intento de recogida de Wilhelm Canaris, tras su fracaso en la tentativa de volver a Alemania por tierra. Debió de tener lugar en la costa cerca de Cartagena, en el mes de julio. Sin embargo, este intento de repatriación, del que estaba encargado el comandante del U-34, fracasó, probablemente por una negligencia del agregado Von Krohn (LANGVALCHS: 2024), y el submarino enviado esperó en vano en la costa cartagenera.

El tercer suceso ocurrió otra vez en una cala cartagenera. Con la ayuda de un recién constituido grupo de sabotaje, liderado por un tal Wilhelm/Guillermo Gross –un alemán residente en La Unión, pueblo cercano a Cartagena–, se logra finalmente la repatriación de Canaris. Desde un pesquero, este y dos agentes alemanes más embarcan la mañana del 1 de octubre en el submarino que les estaba esperando (SUHR: 2018, p. 170)<sup>29</sup>.

La cuarta acción en la costa murciana data de febrero de 1917 y tuvo lugar otra vez cerca de Cartagena, en la solitaria cala Salitrona. Junto con dos agentes alemanes, se desembarcaron una treintena de cajas con correo, explosivos y material biológico (FRICKE: 1922, pp. 11-15)<sup>30</sup>. Descubierta la acción, los agentes fueron detenidos y encarcelados, y el material quedó confiscado (ROMANONES: 1999, p. 361).

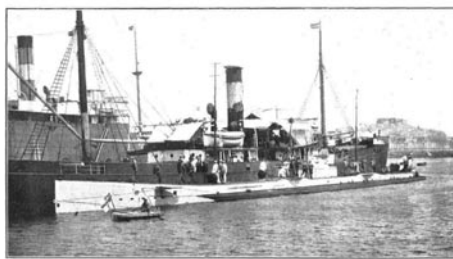
El quinto y último suceso en el marco de la costa murciana acontece durante el último año de la guerra. Después de un ataque a un convoy aliado, cerca de Orán, el día 18 de mayo de 1918, el submarino U-39, bajo el mando del comandante Heinrich Metzger, sufrió el contraataque de dos hidroaviones franceses, que lograron dañar al sumergible severamente. Ante el peligro de hundirse, el U-39 se dirigió a la base naval de Cartagena, donde fue internado inmediatamente. A la tripulación se la trasladó a un campo de internamiento cerca de Alcalá de Henares<sup>31</sup>.

(29) Tojo y Tojo (2008, pp. 281-284) trasladan la recogida de uno de los dos alemanes (Badewitz) a Cádiz.

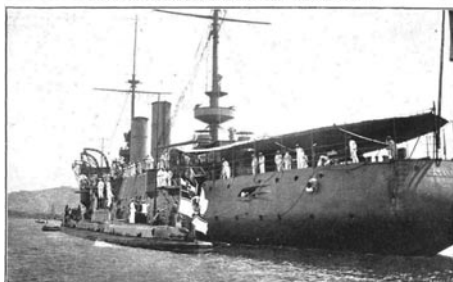
(30) SUHR: 2018, p. 170, con amplia nota y referencias al pie de la página 423.

(31) BA, MA, RM 97/804.

MUNDO GRÁFICO  
UN SUBMARINO ALEMÁN EN CARTAGENA



El submarino alemán "U. 34" que entró en el puerto de Cartagena, en la madrugada del 21 del actual, atracado junto al barco mercante de la misma nacionalidad, "Blina", de estación leonesa en dicho puerto



El submarino alemán "U. 35" junto al crucero "Cataluña", durante su permanencia en el puerto de Cartagena, del que salió en la madrugada del 22 del actual, haciendo la ruta hacia el puerto de una estación de torpederos aliados

Foto 12. Cobertura de la visita del U-35 en *Mundo Gráfico*



### ***Guardamar***

En la noche del 3 al 4 de abril de 1918, el submarino U-34 llega a la costa alicantina de Santa Pola para desembarcar al agente alemán Adolfo Clauss Kindt. Nacido en 1887 en Huelva, era hijo del cónsul alemán de esa ciudad. Traía una maleta con correo diplomático, diverso material para la fabricación de explosivos y material biológico. Antes de la inmersión, desde el submarino aún se alcanzó a observar cómo Clauss era detenido por agentes de la Guardia Civil al llegar a la orilla<sup>32</sup>.

### ***Barcelona***

A lo largo de los años de la guerra, la prensa local y regional había publicado, aparte de múltiples referencias a hundimientos de barcos en las costas de Cataluña, tan solo dos noticias sobre la llegada de submarinos a puertos catalanes. Ambas ocurrieron en el último año de la guerra. El segundo es incluso posterior al conflicto: se trata del caso del submarino alemán UC-74, que entró en el puerto de Barcelona el 21 de noviembre de 1918 –o sea, diez días después del final de la Gran Guerra– para comunicar enseguida la rendición del submarino a un oficial de la comandancia de Marina y luego al cónsul alemán de la ciudad.

El caso que realmente despierta nuestro interés es el del UB-48, que había entrado en el puerto la mañana del día 21 de junio, exactamente cinco meses antes del suceso recién mencionado. Las noticias en la prensa son contradictorias; incluso se habla, equivocadamente, del internamiento del submarino<sup>33</sup>. La razón para la entrada en el puerto era el estado del teniente de navío Von Treskow, que presentaba heridas en la mano y el antebrazo a punto de gangrenarse. El asunto se saldó con la amputación de un dedo en una cirugía urgente<sup>34</sup>.

Hasta aquí coinciden –excepto en el detalle de la cirugía, que no se menciona– los relatos del diario de guerra del UB-48 y los de la prensa. Los documentos del navío mencionan un segundo enfermo (en este caso, un marino), que también se queda en el puerto para su tratamiento, y uno de los periódicos habla de una entrega fallida de correo al cónsul de la ciudad<sup>35</sup>.

La llegada del submarino a Barcelona obedeció, obviamente, a una urgencia y no estaba planeada o programada. Pero parece posible, como ya vimos en otros casos, que el submarino llevara correo o que el segundo marino enfermo no formara parte de la tripulación, sino que en realidad fuera un agente alemán al que, en principio, estaba previsto desembarcar en otro lugar de la costa.

---

(32) BA, MA, RM 97/753.

(33) *La Acción*, 21 de junio de 1918, p. 3, col. 2.

(34) *La Tribuna*, 21 de junio de 1918, p. 16, col. 4.

(35) *La Acción*, 22 de junio de 1918, p. 3, cols. 3-4.





Foto 13. Submarino UC-52. (Cortesía U-Bootmuseum Cuxhaven/Sammlung Schnetzke)

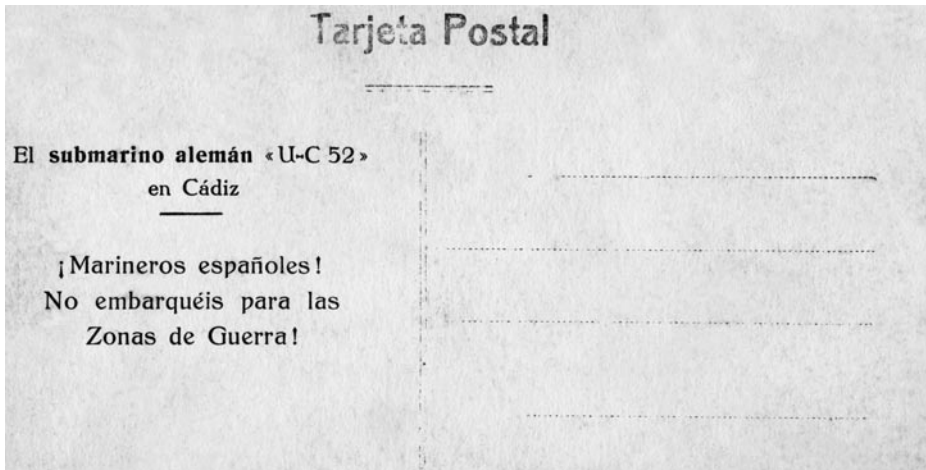
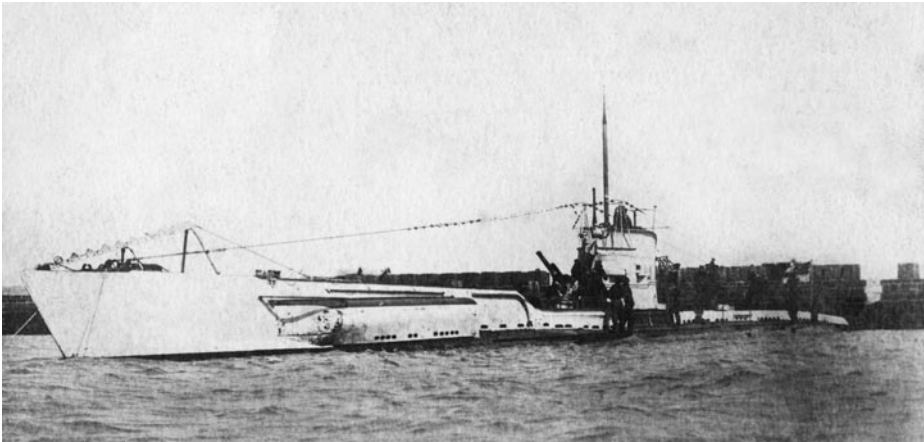
### Casos fuera del área

Nuestro enfoque estaba orientado al Mediterráneo y no a las costas atlánticas del sur de la Península. A pesar de esto, creemos que echar un vistazo también a esa zona resultará esclarecedor.

### Cádiz

En el caso del UC-52, se trató de una parada forzada por una avería, no de una visita a la capital gaditana planeada de antemano. En su traslado desde el puerto alemán de Kiel –de donde había salido el 23 de mayo de 1917–, atravesando el mar Báltico, a la base mediterránea de Pola, llegó el día 10 de junio al cabo de San Vicente, donde se le averió el motor. Acompañado de dos torpederos españoles, entró al día siguiente en el puerto de Cádiz. Allí se quedó hasta finales del mes reparando sus averías.

A pesar de haber pasado ya un año desde la visita del U-35 a Cartagena, el Gobierno no había llegado todavía a ninguna decisión política definitiva sobre el trato que se debía dar a los submarinos que recalaban en puertos españoles. No obstante haber sobrepasado con creces el tiempo reglamentario aplicable a los demás tipos de navío, según las disposiciones internacionales –en cuyo cumplimiento insistían los aliados–, el comandante alemán obtuvo permiso



Fotos 14 y 15. Anverso y reverso de una tarjeta propagandística, obviamente impresa en Cádiz durante la estancia del UC-52

para volver con su unidad a la mar, tras haber prometido no volver a hostigar ningún barco en su camino hasta Pola<sup>36</sup>. El 29 de junio dejó Cádiz.

Un segundo caso, en principio parecido, terminó sin embargo suscitando no pocas complicaciones políticas internacionales. Es el caso del UB-49<sup>37</sup>. Este submarino entró el 9 de septiembre de 1917, gravemente dañado, en el puerto

---

(36) BA, MA, RM 97/1889. Diario de guerra del UC-52.

(37) Algunas fuentes hablan del U-293. Un submarino con esta numeración no existió en la Gran Guerra. Se trata del mismo submarino, pero no está claro si se trata de una equivocación de la prensa o de un truco por parte de la tripulación para confundir a los aliados.

gaditano. Como consecuencia de las protestas aliadas por el permiso de salida concedido en el caso anterior, el Gobierno cambió finalmente las reglas del juego y adaptó su interpretación del reglamento a la de los aliados (MANGAS MARTÍN: 2021). Sin embargo, pese al endurecimiento de la postura del Gobierno, el submarino recibió un trato de favor en el arsenal de La Carraca, y ayuda para reparar sus averías. Para rematar, el comandante preparó clandestinamente, en contra de las órdenes de Berlín y Madrid, la fuga de Cádiz con el submarino, negándose él y la tripulación a empeñar su palabra de honor en atenerse al reglamento del internamiento. Con algún engaño, y no pocas dificultades logísticas, incluso consiguió procurarse diez toneladas de combustible, lo que le permitió emprender la vuelta a su base del Adriático<sup>38</sup>. Su salida, a plena luz de la tarde, el día 7 de octubre provocó una seria crisis política, el relevo de una decena de altos cargos militares implicados en el caso y airadas protestas y serias amenazas por parte de los aliados, amén de un deterioro de las hasta entonces buenas relaciones entre el káiser y el rey de España.

### *Huelva*

En Huelva, o más bien en una de sus playas cercanas, ocurrió un caso de entrega postal, constatado indirectamente a través de un dossier del oficial británico responsable de la censura del correo con destino a España. Este menciona que, en varias estafetas de la provincia de Huelva, se ha encontrado correspondencia alemana que no ha pasado por la censura británica o francesa. La única explicación posible es, efectivamente, que había llegado en transporte submarino<sup>39</sup>. Queda de momento en el aire si lo único que arribó en esa ocasión a la costa onubense fue correo.

### *Sevilla*

El último caso hasta ahora descubierto es el de la intentona de sabotaje, en el puerto de Sevilla, contra barcos con destino a Inglaterra en 1916. El asunto no salió a la luz hasta hace algunos años, a raíz de la publicación de ciertos datos biográficos sobre el entonces cónsul alemán de Sevilla, Otto Engelhardt. Diez años después del suceso, el todavía cónsul se queja en una carta al presidente alemán, Von Hindenburg, del intento ilícito de implicación de un cónsul en actividades subversivas en un país neutral<sup>40</sup>. Engelhardt se había negado en

---

(38) BA, MA, RM 97/829. Diario de Guerra, «Kriegstagebuch SM Unterseeboot UB 49 für die Zeit vom 22. August-18. Oktober 1917 (Kapitänleutnant von Mellentin, Hans), y Sonderbericht von 16.-31. Oktober».

(39) National Archives, Kew, DEFE 1/131. «Report on Postal Censorship during the Great War (1914-1919) by LtCol A S L Farquharson, march 1920», pp. 50-55.

(40) Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, R 72005. Carta del cónsul Otto Engelhardt al presidente de la República de Weimar, Von Hindenburg, de 17 de julio de 1929.

su día a apoyar el sabotaje, así que se quedó con los explosivos que el agente saboteador del Almirantazgo había llevado, y los guardó e inutilizó después de la guerra.

Aun en la biografía y en la memoria familiar del cónsul se habla de la llegada de un submarino a Sevilla, el desembarque del mencionado agente saboteador y de los explosivos que pensaba utilizar tuvo que haber tenido lugar en la costa cercana a Chipiona o a Sanlúcar de Barrameda. Es imposible que un submarino subiera el Guadalquivir hasta Sevilla sin ser visto. El autor de estas líneas supone además que, aparte de la entrega de correo que el cónsul menciona y que encamina a Madrid, también llegó material biológico, probablemente camuflado entre el correo<sup>41</sup>.

### Inciso

El lector crítico de estas líneas objetará tal vez en este punto que no se ha mencionado ni una sola de las múltiples reclamaciones británicas y francesas, ante las autoridades españolas, sobre actividades sospechosas relacionadas con nuestra investigación. Tales reclamaciones denunciaban la emisión de señales luminosas desde la costa o los puertos, supuestamente para guiar de una u otra forma a los submarinos o para comunicarse con ellos a fin de que llegaran a su sitio de repostaje (TOJO y TOJO: 2014, p. 388, n. 32). Las autoridades españolas –normalmente miembros de la Marina– investigaron los presuntos sitios de encuentro o repostaje, así como los barcos o personas al parecer implicados en acciones de apoyo, entre otros casos, en Alicante, Baleares, Barcelona, Cartagena y Valencia (RÍO y PÉREZ: 2010, pp. 107-108, 137ss.) Los resultados negativos de todas estas pesquisas hablan por sí solos.

Para terminar este inciso sobre las denuncias aliadas ante autoridades españolas, más o menos directamente relacionadas con un posible apoyo logístico a submarinos desde las costas mediterráneas, valga un sucinto extracto de la contestación del comandante de Marina de Cartagena a sus superiores, tras la investigación de uno de estos casos<sup>42</sup>:

«En mi opinión, estas denuncias obedecen a la necesidad de justificar un servicio [de información] bien pagado (...) [son] noticias de cuantos actos [que los informadores] juzguen delictivos a la neutralidad (...) Hay quienes juzgan necesa-

---

(41) En el contexto de un futuro proyecto de investigación sobre la guerra biológica del Imperio alemán, intentaré dilucidar las preguntas abiertas a propósito.

(42) Había, desde luego, otros casos de denuncias; por ejemplo, de emisoras y receptores de telegrafía sin hilo, cuya investigación sí dio resultados positivos y llevó a la inutilización o incautación de los equipos encontrados (TOJO y TOJO: 2008, pp. 370-375). Lo mismo hay que decir del amplio campo de la propaganda, sobre todo en la prensa, como refleja el ya citado libro de Jens Albes y el de Fernández Calleja y Aubert (2014, pp. 225-258).

rio de vez en cuando traer denuncias más o menos exactas, para justificar la misión o servicio que se les ha encomendado ...»<sup>43</sup>.

## Resumen

Hemos repasado brevemente los sucesos en los que participaron submarinos alemanes en las costas y puertos del Mediterráneo español durante la Gran Guerra. El único caso de abastecimiento –de agua, fruta y verduras, que no de combustible– fue el del U-35 durante su visita semioficial, de junio de 1916, en el puerto de Cartagena. Respecto de otras partes de la costa mediterránea, no hay evidencia contrastable alguna de abastecimientos programados ni de la existencia de una organización de apoyo logístico a los submarinos. Lo mismo vale también para las costas desde Tarifa hasta Ayamonte, aunque en este contexto sean de importancia marginal.

Sin embargo, lo que se esconde detrás de esos supuestos casos de apoyo o reabastecimiento son actividades clandestinas e ilegales alemanas en una costa neutral como la española. Estas actividades, a las que hasta ahora se ha prestado poca atención, consistieron en la entrega de correo diplomático y comercial y de material de propaganda, y en la prestación de un servicio de pasajeros (agentes secretos, unos desembarcados y otros repatriados) y de transporte de explosivos y material para la guerra biológica. No son casos aislados y, sobre todo en lo tocante al transporte de este último género de materiales, quedan todavía cosas que investigar y aclarar.

## Bibliografía

- ABSHAGEN, Karl Heinz (1962). *El almirante Canaris*. Buenos Aires, Austral.
- ALBES, Jens (1996). *Worte wie Waffen. Die deutsche Propaganda in Spanien während des Ersten Weltkriegs*. Tubinga.
- BARTHE, M. (1972). La guerra de corso de los buques mercantes armados (1914-1918), 1ª parte. *Revista de Marina*, 33-49. Chile.
- BENAVIDES, Manuel D. (1934). *El último pirata del Mediterráneo*. Barcelona.
- BRISSAUD, André (1970). *Canaris, chef de l'espionnage du IIIe Reich*. Perrin.
- CABRERA, Mercedes (2011). ¿Una leyenda? Juan March (1880-1962). *Cahiers de civilisation espagnole contemporaine*, 8.
- DÍAZ BENÍTEZ, Juan José (2018). The *Etappe Kanaren*: A case study about the secret supply of the German Navy in Spain during the Second World War. *International Journal of Maritime History*, 30(3), 472-487. Disponible en [https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/42184/1/Etappe\\_Kanaren\\_case\\_study.pdf](https://accedacris.ulpgc.es/bitstream/10553/42184/1/Etappe_Kanaren_case_study.pdf).
- DÍAZ MORLÁN, Pablo (1999). *Horacio Echevarrieta (1870-1963). El capitalista republicano*. Madrid.
- FRICKE, Karl (1922). *K. F. Ganz geheim*. Cartagena, Garnero.

---

(43) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán, Navegación Mercantil, leg. 7147/113. Carta del comandante de Marina de Cartagena al ministro de Marina del 30 de agosto. Cit por RÍO PELLÓN y PÉREZ ADÁN: 2010, p. 293.

- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo y AUBERT, Paul (2014). *Nidos de espías. España, Francia y la Primera Guerra Mundial, 1914-1919*. Madrid.
- HALPERN, Paul G. (1987). *The Naval War in the Mediterranean, 1914-1918*. Annapolis.
- HÖHNE, Heinz (1976). *Canaris. Patriot im Zwielicht*. Múnich.
- FERRER GUASP, Pere (2010). *El hombre más misterioso del mundo*. Barcelona.
- FONT GAVIRA, Carlos (2014). *Los alemanes del Camerún: implicación de España en la Gran Guerra (1914-1918)*. Sevilla.
- (2020). *Mittelafrika: el sueño colonial de Alemania en África*. Disponible en <https://www.geografiainfinita.com/2020/11/mittelafrika-el-sueno-colonial-aleman/>
- G.<sup>ª</sup> SANZ, Fernando (2014). *España en la Gran Guerra*. Barcelona.
- KIEL, Heinz (1950). *Canaris zwischen den Fronten. Aufstieg und Untergang des Chefs der deutschen Spionageabwehr, 1914-1945*. Bremerhaven.
- LANG-VALCHS, Gerhard (2022). El submarino alemán U-35 y su visita relámpago a Cartagena. *Revista de Historia Naval*, 156.
- (2023). *Cónsul Fricke. Espía, comerciante oportunista y nazi*. Cartagena.
- (2024). Submarinos en la costa murciana. *Andelma*, 33.
- MANGAS MARTÍN, Araceli (2021). «La política exterior de Eduardo Dato. La neutralidad española en la Primera Guerra Mundial. Perspectiva desde el Derecho Internacional». En *Eduardo Dato: muñidor de consensos. Conmemoración del centenario de su magnicidio (1921-2021)*. Madrid, Real Academia de Ciencias Morales y Políticas y Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado, 79-93.
- MAESTRO, Manuel (2015). Espionaje naval en España durante la Gran Guerra. *Revista General de Marina*, 641-656. Noviembre. Disponible en <https://armada.defensa.gob.es/archivo/rgm/2015/11/cap01.pdf>.
- PONCE MARRERO, Francisco Javier (2006). *Canarias en la Gran Guerra, 1914-1918*. Las Palmas de Gran Canaria.
- ROMANONES, Conde de (1999). *Obras completas III. Notas de una vida*.
- ROSENBUSCH, Anne (2017). Total War in Neutral Territory: German activity in Spain during the First World War. *Hispania Nova*, 15.
- SOPOLSKY, Norbert Emil (1976). «The German Naval Etappendienst» (tesis doctoral). San José State University.
- SUHR, Heiko (2018). «Lehrjahre eines Geheimdienstchefs. Die Marinelaufbahn des späteren Admirals Wilhelm Canaris (1905-1934)» (tesis doctoral). Vechta.
- TOJO RAMALLO, José Antonio y TOJO GONZÁLEZ, Sergio (2008). *Cazadores de barcos. Historia de los submarinos alemanes en las costas de Galicia durante la Primera Guerra Mundial*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- RÍO PELLÓN, José Ángel del y PÉREZ ADÁN, Luis Miguel (2010). *Tiburones de Acero. La guerra submarina en el Levante español (1914-1918)*. Cartagena.
- VON TRAPP, Georg Ludwig (1935). *Bis zum letzten Flaggenschuss. [Hasta el último saludo. Memorias de un comandante de submarinos austriaco.]* Salzburgo-Leipzig.

## Archivos

- Bundesarchiv, Militärarchiv, Friburgo (Alemania)
- Österreichisches Kriegsarchiv, Viena
- Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, Berlín
- National Archives, Kew, DEFE 1/131.



# APUNTES SOBRE LA GESTIÓN DE LA ARMADA DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII

Faustino ACOSTA ORTEGA  
Doctor en Ciencias Económicas  
Cambrils, Tarragona, España  
Recibido: 12/03/2024 Aceptado: 23/04/2024

## Resumen

El reinado de Fernando VII fue un periodo aciago para la Armada española. España acababa de salir de la guerra de la Independencia, estaba sufriendo continuos enfrentamientos armados en América y en la Península y se encontraba sumida en un ambiente de corrupción y despotismo en la Corte. Todos esos factores contribuyeron a un continuo decaimiento de las capacidades de Marina.

Los continuos esfuerzos para su regeneración chocaron, durante todo el periodo, con la carencia endémica de fondos para poder acometerla con eficacia.

*Palabras clave:* regeneración de la Armada, Almirantazgo, Fernando VII.

## Abstract

The reign of Fernando VII was a fateful period for the Spanish Navy. Spain had just emerged from the Peninsular War, was suffering continuous armed clashes in America and in the Peninsula and the Court was immersed in an atmosphere of corruption and despotism. All of these factors contributed to a continued decline in the Navy's capabilities.

Continued efforts to regenerate the Navy were hampered throughout the period by the endemic lack of funds to be able to undertake them effectively.

*Keywords:* Navy regeneration, Admiralty, Fernando VII.

## Introducción

EL periodo que este trabajo analiza constituye una etapa crítica de la historia naval española. Perdida, después de la guerra de Independencia, su condición de potencia marítima de siglos anteriores, y debiendo afrontar una sucesión de guerras y revueltas, tanto en los dominios americanos como en la Península, España estaba exhausta, económica y militarmente.

Resulta tentador, aunque seguramente impreciso, achacar a la debacle de Trafalgar el origen del lamentable estado en que se encontraba la Armada durante el reinado de Fernando VII. En aquella batalla se perdieron diez de los quince navíos de línea que en ella combatieron, quedando los restantes gravemente dañados<sup>1</sup>. Pero es importante constatar que cuatro décadas antes, durante la toma de La Habana por los ingleses (1762), se perdieron asimismo doce navíos armados y otros dos en gradas (además de varias fragatas y buques menores), lo que no impidió la reconstrucción y engrandecimiento de la flota en un periodo muy breve.

Francia, que perdió entre 1805 y 1808 los dieciocho navíos que participaron en Trafalgar (cinco de ellos tomados en 1808 por España), fue capaz en 1830, a pesar de ello y de la derrota en las guerras napoleónicas, de movilizar más de un centenar de barcos de guerra (y cuatrocientos transportes) para la conquista de Argelia.

Trafalgar no fue la causa: fue solo un síntoma más del deterioro que la Armada venía sufriendo. Deterioro debido a la falta de financiación y a la desatención sufrida durante el reinado de Carlos IV, tras los éxitos militares de la guerra anglo-española de 1779-1783, y que el vaciamiento de las arcas públicas durante la guerra de la Independencia no hizo sino agravar.

La urgencia para la reconstrucción tras la guerra, y los crecientes focos rebeldes en América, unido a un notable nivel de corrupción que alcanzaba a los estamentos más altos de la Corte, impidieron destinar los caudales necesa-

---

(1) A finales de 1805, la Armada contaba con 42 navíos –veintiún de ellos armados–, 30 fragatas y 20 corbetas, además de diversos otros buques menores. EGA 1806, pp. 153-159.

rios para la reconstrucción de la Armada. Un número significativo de navíos, que durante la guerra habían sido enviados a Mahón y Cuba para su resguardo y restauración, se pudrían irremisiblemente en los puertos, mientras las necesidades de protección del comercio, de la prevención del tráfico de armas para los rebeldes y del transporte de tropas para acallar las rebeliones americanas hacían necesario disponer de una potente Escuadra.

Esa etapa de la Armada, al estar ubicada cronológicamente en el periodo previo a la llegada del vapor y carecer de grandes batallas navales –prácticamente reducidas a las gloriosas, pero imposibles, actuaciones del jefe de escuadra Laborde–, en contraste con el siglo anterior, no ha recibido tanta atención como otras épocas. Aparte de la aproximación holística de Fernández Duro (1903) y de los trabajos –en especial, los enfocados en temas organizativos de la Armada– de Fernando Bordejé y Morancos (1989), no son frecuentes los estudios sobre este periodo, salvo que sirvan como antecedente a los planes de escuadra durante el reinado de Isabel II y la etapa posterior<sup>2</sup>.

Sin embargo, otra era la situación durante la época. La preocupación por el estado de la Marina llevó a publicar numerosos trabajos que ofrecían variadas opiniones sobre cómo recuperarla. Especial interés merece el estudio de Luis de Salazar de 1814, recopilado en dos volúmenes años después, en 1888, así como los diferentes informes que durante el periodo se fueron haciendo públicos, como los enviados a las Cortes por el secretario del Despacho de Marina Francisco Osorio en 1813 (véase bibliografía, apéndice 3) y por el ministro entrante en el Ministerio de Marina tras la muerte de Fernando VII, José Vázquez de Figueroa, en 1834 (véase bibliografía). También Manuel Marliani, en los apéndices de su obra sobre el combate de Trafalgar (1850), ofrece datos contextuales relevantes sobre ese momento.

Es una constante en estos escritos la preocupación por la falta de remuneración al personal, por las lagunas de la matrícula naval, por la deficiente gestión de los montes, así como por el lamentable estado de los arsenales. Pero, tal vez, el tema más significativo es la atención mostrada a la necesidad de organizar la toma de decisiones. En las dos décadas que cubre el reinado, se experimentó con un Almirantazgo diseñado para proyectar el poder directo del rey<sup>3</sup>, con otro diseñado a imitación del inglés, y con una fórmula consultiva que dejaba todo el poder de decisión en manos del secretario del despacho.

Este trabajo se centra en estos temas organizativos, exponiendo tan solo los hechos que puedan ayudar a contextualizarlos. Se ha procurado realzar dos temas que vienen a representar la situación con una especial claridad: las deficiencias presupuestarias, que están detrás de la situación (aun no siendo la única causa), y la evolución en el número de buques disponibles, lo que ofrece una visión del resultado.

---

(2) Véase como ejemplo el trabajo de Carlos Alfaro Zaforteza (2006).

(3) Sólo así se entiende la decisión de encomendárselo al infante, un personaje sin experiencia en el mar (y, según parece, en ninguna otra materia).

Este trabajo está estructurado en tres apartados, que cubren tres etapas claramente diferenciadas. El primer apartado está dedicado al periodo que transcurre desde la vuelta a España de Fernando VII de su exilio francés, en 1814, hasta la revolución liberal; el siguiente expone la situación durante el Trienio Liberal y, finalmente, el tercero recoge la etapa final del reinado de este monarca.

#### «No hay Marina» (1813-1819)<sup>4</sup>

En la exposición a las Cortes del 3 de octubre de 1813, Francisco Osorio, secretario entonces del Despacho de Marina tras suceder unos meses antes a Vázquez de Figueroa, describía la deplorable situación en que se encontraba la Marina:

«Suplico al Congreso que fije su atención sobre ella [memoria presentada el 25 de enero anterior por Vázquez Figueroa] y se convencerá con sentimiento de que no hay Marina. Esta la constituyen los arsenales, los buques y los individuos que los manejan. De los primeros no existen más que los parajes en que estuvieron, y unos arruinados edificios que recuerdan lo que hemos perdido, y dan una ligera idea de lo que necesitamos para volver a ser lo que fuimos; de los segundos solo hay los que aparecen de la nota adjunta, expresiva también del deplorable estado de sus respectivos cascos y parajes en que se encuentran; y de los terceros no han quedado más que los miserables restos de aquellos individuos que fueron un tiempo en España el depósito de las ciencias exactas» (OSORIO: 1813).

El presupuesto para la Marina para 1814, cuya propuesta ascendía inicialmente a 141 millones de reales, se había rebajado para su aprobación por las Cortes a ochenta millones, sin que existiera certeza sobre la aprobación de ese importe. Al personal se le debían cuarenta meses de haberes, por un montante estimado de quinientos millones de reales, y de los veintitrés navíos de línea que figuraban en los Estados Generales tan solo cinco estaban armados, y aun estos con problemas de podredumbre.

En marzo del año siguiente, también ante el Congreso, Osorio insistía en los mismos argumentos, remarcando que, en el estado en que se encontraba, la marina militar no podía ofrecer el amparo que reclamaba el comercio marítimo. Se lamentaba también, en especial, de la situación de extrema necesidad en que se encontraba el personal de Marina en Ferrol (ib., apéndice 3). En sus exposiciones se hacía eco de las demandas de su predecesor, Vázquez de Figueroa, sobre la necesidad de un organismo centralizador de las decisiones en la Marina, «un Consejo de Marina, Tribunal, o como quiera denominarse».

Durante la guerra, la falta de recursos había llevado a armar mercantes en curso contra los franceses, para obstaculizar los movimientos de tropas y víve-

---

(4) Argumento esgrimido en 1813, ante las Cortes, por el responsable de la Armada. Véase OSORIO: 1813

res. También se fomentó que los cónsules de los puertos contrataran barcos civiles armados para la protección de los convoyes propios, pagándolos con los derechos que satisfacían los mercantes por la formación de los convoyes. Esta actividad resultaba tan lucrativa para sus organizadores que se realizaba incluso cuando en los puertos se contaba con buques menores de la Armada capaces de realizar esa función. Tan así era que, hasta dos años después de expulsados los franceses de la Península, no se prohibió esa práctica<sup>5</sup>.

En aquellos años se redactaron diferentes propuestas para revertir el estado de deterioro de la Armada. Un marino inglés, Alexander Briarly<sup>6</sup>, empleado desde febrero de 1810 en la Marina española, opinaba que la mala organización y la corrupción se hallaban en el origen de los problemas (BRIARLY: 1813). En su exposición explicaba algunas prácticas que estaban mermando los recursos necesarios para pertrechar una Armada eficaz. La utilización de los fondos generados por los convoyes, así como el uso de los destinados a los consulados, permitiría a la Marina armar un número suficiente de embarcaciones para proteger el comercio, solucionando además el estado de desatención en que se encontraba el personal. También recomendaba la eliminación de la matrícula de mar, cuya última regulación databa de 1802. En su opinión (fundamentada en la experiencia inglesa), la eliminación de la Matrícula permitiría aumentar el número de hombres que se dedicaban a las labores de la mar, incrementando así la marinería disponible al reducir los recursos económicos necesarios para mantener la Matrícula.

Según sus estimaciones, el uso de los recursos destinados a la protección privada de los convoyes, la eliminación de los fondos entregados a los consulados y la supresión de la matrícula naval permitirían la captación de medios suficientes para armar una flota de diez navíos de línea, veinte fragatas y veinte corbetas, así como la proporción correspondiente de unidades menores. Estas medidas ayudarían, además, a solucionar el estado de desatención en que se encontraba el personal de la Armada por falta de recursos para pagar sus haberes. Briarly proponía también al Congreso, entre otras medidas, la mejora en la formación de los guardiamarinas, la reorganización del control económico y la creación de un cuerpo de ingenieros constructores, eliminando a su vez el Cuerpo de Ingenieros Navales. Pero, sobre todo, defendía con vehemencia la necesidad de centralizar el mando de la Marina mediante la creación del Almirantazgo, un cuerpo colegiado (en Gran Bretaña lo componían cinco almirantes y dos prohombres) que evitaría decisiones arbitrarias.

---

(5) «Real Orden de 6 de enero de 1816, por la cual manda S.M. que no deben existir ya los buques corsarios que se armaron con el objeto de perseguir a los que conducían víveres a los enemigos, y que se recojan las patentes a los armadores». EGA 1817, p. (5).

(6) Alexander Briarly fue miembro de la Royal Navy. Se incorporó a la Armada por invitación cursada a través de lord Frere, ministro británico, y ya figuraba en el escalafón de la Armada de 1810 como capitán de navío graduado. Estuvo empleado como ayudante del general Cayetano Valdés desde febrero de 1810 hasta 1815. En ese mismo año se incorporó al escalafón como capitán de navío. En 1821 aún defendía ante las Cortes su modelo organizativo para la Marina. En 1825 fue ascendido a brigadier. En 1827 ejercía como cónsul en Tánger.



Fig. 1. José Vicente Vázquez de Figueroa (1770-1855). (FUENTE: Real Academia de la Historia)

En el periodo que transcurre entre 1810, cuando Briarly se incorporó a la Marina, y el primero de abril de 1813, fecha en que la obra estuvo firmada, el secretario del Despacho de Marina (ministro) era José Vázquez de Figueroa<sup>7</sup>, y cabe suponer que las ideas contenidas en esta obra dirigida a las Cortes contaban con su beneplácito.

No fue esta la única obra dedicada a proponer medidas para la recuperación de la Armada durante esos años. En 1814 se publicó un opúsculo, escrito por el conde de Maceda, en el que se abogaba por la supresión de la matrícula de mar, dada su ineficacia y el daño que estaba causando a la industria pesquera. El conde proponía mantener en la reserva una base permanente de treinta mil marineros veteranos, y eximir

del servicio al Ejército a los vecinos de los municipios costeros hasta dos leguas tierra adentro, de tal forma que estos municipios, en caso de necesidad, pudieran aportar el cupo de marineros adicionales requeridos (CAAMAÑO Y PARDO: 1814). La controversia sobre la matrícula de mar estaba muy extendida. En una exposición presentada a las Cortes, el 5 de agosto de 1813, por el ayuntamiento de Arenys de Mar, se resaltaban los perjuicios que el sistema de matrículas ocasionaba a la marina mercante<sup>8</sup>. La exposición se trasladó a las comisiones reunidas de Marina y Señoríos, por existir ya varios antecedentes.

Otros generales y oficiales experimentados de la Marina escribieron sus propias soluciones sobre la regeneración de la Armada. «Proyecto naval», «Apuntes de remedios aplicables de pronto a los males de la marina», «Proyecto de reforma de gobernación y jurisdicción de la marina militar de España» son algunos de sus títulos. A veces se proponían soluciones divergentes; otras, las sugerencias formuladas eran inconsistentes, pero, en general, estas obras compartían una preocupación común por la matrícula

---

(7) Desde el 1 de noviembre de 1810 hasta el 20 de junio de 1812 ocupó el puesto de forma interina, junto a los ministerios de Estado, Guerra, Hacienda, Interior y Seguridad Pública. Bajo su mando, los recursos disponibles de la Flota fueron destinados a proteger el tráfico con las colonias. Fue el titular del ministerio desde junio de 1812, una vez deshecho el sitio de Cádiz, hasta la presentación a la Regencia de su dimisión el 18 de abril de 1813, cuando fue sustituido por el CN Francisco Osorio.

(8) *Diario de Sesiones de las Cortes*, 5 de agosto de 1813, p. 1.



naval, la gestión de los montes por la Marina y la formación de los guardiamarinas.

Entre todas ellas se destacan una serie de publicaciones anónimas en forma de cartas, fechadas entre noviembre de 1813 y junio de 1814 (SALAZAR Y SALAZAR: [1888], t. 1). La obra constaba de ocho volúmenes que recogían más de una veintena de cartas (o capítulos) en los que se repasaba la situación de la Armada y se ofrecían propuestas para su regeneración. Defendía esta publicación que el fomento de la Marina dependía de factores inmediatos o directos y de otros indirectos. Entre los primeros estaba la adecuada organización del cuerpo, para garantizar su correcto desempeño; entre los indirectos, que consideraba «el verdadero cimiento del edificio», se encontraba el estado del país, en la medida en que la consolidación de un nuevo ramo industrial, un tratado de paz o una negociación de comercio servían más al poderío marítimo que la mera acumulación de naves.

Una vez asentado el principio de que la organización es el pilar del éxito en el desempeño de la Marina, las siguientes cartas estaban orientadas a presentar las bases de su propuesta de organización. En primer lugar, se defendía la constitución de un Almirantazgo, órgano que debería responder directamente ante el rey y –se proponía– estar integrado por seis consejeros: el capitán general de la Armada, dos tenientes generales, un superintendente, un tesorero y un auditor general.

En relación con la matrícula naval, entendían las cartas que, aun siendo necesaria, necesitaba una profunda transformación para desprenderse de las cargas que sufrían los matriculados y de las muy altas compensaciones que recibían por ellas (en forma de pensiones y privilegios, aunque no siempre se hiciesen efectivos). Proponían que el compromiso con la Marina del matriculado fuese por un periodo máximo de catorce años de disponibilidad (que no de servicio), pudiendo dedicarse a las actividades de la mar una vez concluido ese periodo, sin posibilidad de reenganche. Proponían también que estuviesen exentos de matrícula los propietarios de barcos faeneros, para fomentar la dedicación de caudales a la navegación y las pesquerías. Además, coincidían con Briarly en la conveniencia de eliminar el Cuerpo de Ingenieros Constructores e Hidráulicos, considerando más eficiente la existencia de un director general de Construcción, capaz de dirigir los gremios de constructores, de unificar los métodos constructivos y de vigilar la correcta ejecución económica en las construcciones.

No muy lejos de las tesis de Salazar –cuya pluma estaba detrás de las ideas anteriores– sobre los factores indirectos de los cuales dependía el potencial de la Marina, se situaba la opinión de Ferret acerca de la relación existente entre la organización del comercio marítimo y la Marina. Para este autor, las bajas en la matrícula naval habían sido proporcionales al tráfico mercantil. Así, aquellos puertos que habían mantenido un tráfico más intenso con América habían sufrido una mayor pérdida de matrícula. Ponía como ejemplo de su afirmación la matrícula en Barcelona, ciudad que tenía importantes líneas comerciales con América y que había reducido su matrícula en una proporción



Fig. 2. Luis María de Salazar y Salazar (1758-1838). (FUENTE: Real Academia de la Historia)

mayor que Mataró, cuyo tráfico era de cabotaje. Esto era debido a que las condiciones impuestas a los matriculados les incitaban a desertar en los puertos americanos. A finales del siglo XVIII, en las expediciones a América se perdía anualmente la octava parte de las tripulaciones empleadas.

Por otra parte, escribía, la mala administración y el peor reparto de las rentas del Estado eran otras de las causas que habían contribuido al aniquilamiento del poder naval. En su opinión, si la Marina hubiese recaudado las rentas destinadas a su conservación, quizá no habrían falta-

do en sus astilleros acopios de madera y pertrechos para habilitar los pocos buques de guerra que quedaban, recomponer los viejos e, incluso, construir alguno nuevo.

Sugería que, así como se habían fundado sociedades económicas para promover la agricultura y las artes, podían crearse sociedades marítimas cuyo objetivo fuese inspirar en los jóvenes la afición al oficio marinero, recoger a los huérfanos y mendigos, vestirles, adiestrarlos en las faenas de mar y cuidar de embarcarlos en buques de cabotaje o pesca. Es decir, trocar las restricciones de la matrícula en libertad absoluta para que, aumentada con su auxilio la navegación mercantil, se incrementase el número de marineros necesarios para la Armada (FERRET: 1819).

Luis de Salazar, hasta entonces secretario del Despacho de Hacienda, fue designado secretario del Despacho de Marina el 27 de mayo de 1814. El 25 de julio siguiente se creó el Almirantazgo como órgano director de la Armada<sup>9</sup>. El infante don Antonio Pascual, tío del rey, fue nombrado almirante general de España e Indias y quedó encargado de proponer la estructura del nuevo órgano. En agosto del año siguiente se definió la constitución del Almirantazgo, que quedó formado por dos salas: la de gobierno y la de justicia<sup>10</sup>. Y en 1816,

---

(9) «Real decreto por el que se aprueba el establecimiento de un Tribunal o Consejo de Marina, con la denominación de Almirantazgo». *Gaceta de Madrid*, 28 de julio de 1814, p. 855.

(10) «Real decreto resolviendo se ocupe el Supremo Consejo de Almirantazgo en el despacho de todas las materias de su respectiva competencia bajo el plan que se expresa». *Gaceta de Madrid*, 28 de agosto de 1815, pp. 1007-1009.

(11) La dimisión de Salazar se produjo solo quince días antes de que se eliminase la figura del director general de la Armada. Cabe pensar que exista alguna relación entre ambos hechos, dado el traspaso de autoridad desde la Secretaría del Despacho de Marina al Almirantazgo.

inmediatamente tras la salida de Salazar de la secretaría<sup>11</sup>, se suprimió el empleo de director general de la Armada, cuyas funciones se traspasaron al Almirantazgo<sup>12</sup>.

La sala de gobierno estaba formada por cuatro generales de la Marina, un intendente general, un auditor general, un fiscal militar que fuese al menos brigadier, un ministro político y un secretario; un total de nueve personas. La sala de justicia se componía de tres ministros togados, un fiscal togado y un escribano de cámara. Se creaba el Almirantazgo, pero no según el modelo defendido por Salazar.

Como ha quedado dicho, para el desempeño de su labor, con la guerra ya concluida, la Marina contaba para 1814 con un presupuesto de ochenta millones de reales (el de la Secretaría del Despacho de Guerra era de 760 millones)<sup>13</sup>. Para entonces, la Armada disponía de 89 barcos armados, entre ellos 6 navíos y 11 fragatas, exigua fuerza y escaso presupuesto para mantener un imperio marítimo presente en los cinco continentes. En comparación, Gran Bretaña contaba en 1810 con 1.044 buques de guerra, de ellos 254 navíos de línea y 287 fragatas (SALAZAR Y SALAZAR: 1888, p. 136).

Salazar presentó su renuncia al rey, quien accedió a ella el 27 de enero de 1816, nombrando de nuevo para el cargo a José Vázquez de Figueroa. La labor de Vázquez Figueroa estuvo centrada en la reorganización de la Marina, la reducción de gastos y la atención al personal militar y de la maestranza, que percibía sus haberes de forma irregular –cuando los recibía–.

A fin de compensar la escasez de fuerzas, se dictó la real orden de 9 de febrero de 1816 para fomento del corso en las aguas americanas, con objeto de paliar el daño que los rebeldes estaban haciendo al comercio y de luchar contra el tráfico de armas. Las ventajas que se ofrecían a sus potenciales destinatarios eran generosas: exención de gravámenes del género confiscado, capacidad de reclutar con entera libertad a sus tripulaciones, cesión de la artillería, pago de dos tercios de la pólvora usada en los combates y de los sueldos y premios a la tripulación, no teniendo más limitación en el ejercicio de su actividad que las impuestas en las Ordenanzas de Corso de 1805.

Se dictaron medidas para aminorar los costes, reduciendo los operarios en los arsenales y regulando con normas muy estrictas la composición de los grupos de trabajo. Todas ellas eran disposiciones tendentes a evitar la sobredotación de recursos, bajo pena de que los salarios indebidamente pagados fuesen satisfechos a medias por el comandante de Ingenieros y el general del arsenal<sup>14</sup>.

---

(12) «Real Decreto de 16 de febrero de 1816, en virtud del cual queda suprimido el empleo de director general de la Armada, substituyéndole en sus atribuciones la sala de gobierno del Consejo supremo de Almirantazgo bajo las reglas que en él se establecen». EGA 1817, pp. (23)-(26).

(13) *Diario Político y Mercantil de Palma*, 25 de octubre de 1813, p. 382.

(14) «Real orden de 23 de junio de 1817, haciendo responsables con sus sueldos a los Comandantes generales, y de ingenieros de los arsenales, de los caudales que se inviertan en jornales ociosos e indebidos». EGA 1818, pp. (109)-(111).

Cuadro 1. EVOLUCIÓN DEL PERSONAL DE MAESTRANZA (CARPINTEROS DE RIBERA Y CALAFATES) EN LOS ARSENALES

<i>Arsenal/año</i>	<i>1805</i>	<i>1813</i>	<i>1817</i>	<i>1818</i>
Cádiz	1.062	174	135	99
Ferrol	1.418	343	239	135
Cartagena	947	193	231	226
TOTAL	3.427	710	605	460

FUENTE: EGA de los años correspondientes.

Se ordenó también limitar los trabajos de los arsenales y astilleros a la construcción, carena y elaboración de arboladuras y demás pertrechos navales correspondientes a los buques mayores, desde navíos hasta corbetas, dejando a contratistas particulares la construcción y carena de los buques menores, sujetos a los planos que para ello se les dieran, y al acopio y provisión de maderas de construcción<sup>15</sup>. Pese a todas estas prevenciones, el estado de los arsenales era tal que, en 1817, se decidió la construcción de varias unidades en Burdeos. Así se adquirieron las corbetas *Infanta María Francisca* e *Infanta María Isabel*, los bergantines *Hércules* y *Aguiles* y las goletas *Galga* y *Justina*, y por las mismas fechas, las corbetas *Ceres* (construida en Nueva York) y *Ninfa* (en Inglaterra), así como el bergantín *San Fernando* (de fábrica también neoyorquina).

En relación con la situación económica del personal, durante 1816 y 1817, entre otras medidas, se estableció que los salarios del personal de Marina no estuviesen sujetos a la real orden de 12 de septiembre de 1815 de corte de cuentas<sup>16</sup>. Se dictaron instrucciones para que los socorros al personal y sus familias se satisficieran, al menos, cada dos meses, y se ordenó que todas las partidas relativas a los haberes figurasen como partidas específicas en los presupuestos. En diversas ocasiones (lo que da idea del constante incumplimiento) se dictaron instrucciones para que al personal de Marina se le pagaran los haberes de la misma forma que al resto de los funcionarios del reino. Al personal de la maestranza desocupado se le concedió autorización para dedicarse a la pesca y para trabajar en las obras de los puertos.

En noviembre de 1817 se encargó al veterano Cayetano Valdés la elaboración del reglamento de pertrechos para el mejor armamento de los buques de guerra<sup>17</sup>. Ese mismo mes se solicitaba la reserva de presupuesto en 1818 para

(15) «Real Orden de 9 de septiembre de 1817, por la cual se prefiere el verdadero objeto de la consignación especial de Marina, trabajos a que deben reducirse los arsenales, obras que han de hacerse por administración y contrata, y otras reglas para las noticias de todas las ocurrencias, obras, gastos, acopios y existencias en aquellos establecimientos». *Ibidem*, pp. (171)-(180).

(16) Respecto a las penurias del personal, véase FERNÁNDEZ DURO: 1903, pp. 142-144.

(17) A Cayetano Valdés se le ordenaba para ello dirigirse desde Alicante –en cuyo castillo estaba confinado por una supuesta oposición al rey– a Cartagena, departamento donde se le debían facilitar todos los auxilios necesarios para la función encomendada.

la construcción de una corbeta, armada con dos o cuatro cañones de calibre menor, para instrucción de guardiamarinas.

Finalmente, por real orden de 25 de diciembre de 1817 se dictó el número y clase de los buques que habían de componer la Marina «mientras las circunstancias no permitan aumentarla». La orden establecía que la Marina Real se compondría de 20 navíos –dos de 112 a 120 cañones, seis de 80 y once de 74–, 30 fragatas de 50 cañones, 18 corbetas, 23 bergantines y 18 goletas. A la fecha de publicación de la orden se había iniciado el carenado de tres navíos y dos fragatas. Debido a la necesidad que había de estas últimas, se encargaba al Almirantazgo el análisis de los navíos pendientes de carenar, con posibilidad de ser carenados como fragatas<sup>18</sup>.

Cuadro 2. EFECTIVOS ARMADOS DE LA MARINA DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII, INCLUYENDO EN 1820 LA INCORPORACIÓN DE CINCO NAVÍOS Y SEIS FRAGATAS RUSAS

Tipo/navío	1814	1818	Plan 1818	1820	1834
Navíos	6	1	20	8	
Fragatas	11	5	30	11	3
Corbetas	9	9	18	10	2
Bergantines	21	20	26	14	7
Ber.-goletas				3	1
Goletas	29	22	18	17	3
Otros (*)	13	18		6	5
Total	89	75		69	21

(\*) Urcas, Polacas, jabeques, paquebotes, balandras, místicos, barcas, faluchos, pailebotes y bergantines.

FUENTE: EGA de los años correspondientes.

También en esas fechas se firmó con Reino Unido el tratado para la eliminación del tráfico de esclavos. El acuerdo prohibía el comercio desde los puertos africanos al norte del ecuador de forma inmediata, y desde los ubicados al sur del círculo ecuatorial desde el 1 de enero de 1820, autorizando a los barcos británicos a capturar y juzgar a los súbditos españoles que incumplieran la prohibición. Como partida compensatoria, el gobierno británico entregaría al español la cantidad de cuatrocientas mil libras, para que fuesen pagadas a los armadores afectados.

(18) Entre 1814 y 1819 se perdieron por temporal o incendios 3 navíos, 2 fragatas, 7 goletas, 2 bergantines y 1 falucho. Además, se añadieron a las listas de la Armada diversos buques rebeldes o contrabandistas. FERNÁNDEZ DURO: 1903.

De espaldas a los esfuerzos que el Almirantazgo y el Despacho de Marina realizaban para la formación de la Escuadra, Francisco de Eguía, secretario del Despacho de Guerra, junto a Antonio Ugarte, secretario del Consejo del Rey, por parte española, y el embajador ruso, Tatitscheff, negociaron un acuerdo secreto por el que Rusia entregaría a España cinco navíos de 74 cañones y tres fragatas de 40 (finalmente, las fragatas serían seis)<sup>19</sup>. El importe del contrato, firmado por Eguía y Tatitscheff en Madrid el 11 de agosto de 1817, ascendía a un total de 13,6 millones de rublos, pagaderos en libras. Para su abono se emplearon los caudales por compensaciones de guerra pendientes de recibir de Francia y, como adelanto, se utilizaron las cuatrocientas mil libras obtenidas para compensar a los armadores (que nunca recibieron tal compensación) como consecuencia del tratado para la prohibición del tráfico negro (ALEMPARTE GUERRERO: 2001).

El acuerdo, concluido en septiembre de 1819, resultó ser un estrepitoso fracaso<sup>20</sup>. Los informes desfavorables sobre los barcos, basados en las inspecciones hechas a su llegada, fueron presentados al rey por el secretario Vázquez Figueroa el día 14 de septiembre. Inmediatamente, Figueroa fue exonerado del cargo y desterrado a Santiago de Compostela. Se nombró como su sustituto a Baltasar Hidalgo de Cisneros, entonces capitán general en Cádiz. Para el tiempo que transcurriera hasta su toma de mando efectiva, se nombró secretario interino a Eguía<sup>21</sup>. Este último siguió como interino de Marina hasta junio de 1819, cuando fue sustituido por el teniente general del Ejército José María de Alós, también como interino en espera de Hidalgo de Cisneros<sup>22</sup>.

Por su parte, el posicionamiento crítico del Almirantazgo supuso la disolución de este, por real decreto de 22 de diciembre del mismo año, y el destierro del decano de su sala de gobierno, Juan María de Villavicencio. Asimismo, dos de los recién nombrados comandantes de los navíos rusos fueron eliminados del escalafón por solicitar una inspección de los fondos de sus barcos.

## El Trienio Liberal

El 12 de abril de 1817, San Martín, encabezando una fuerza de entre cuatro mil y cinco mil hombres, venció a las tropas realistas en Chacabuco (al norte

---

(19) Los navíos eran: *Fernando VII*, *Alejandro I*, *España*, *Numancia* y *Velasco*. Llegaron a Cádiz a finales de febrero de 1818, junto a las tres primeras fragatas: *Reina María Isabel*, *Mercurio* y *Astrolabio*. En octubre siguiente, seguramente en compensación por el mal estado de los anteriores, llegaron a Cádiz como obsequio las fragatas *Pronta*, *Ligera* y *Viva*.

(20) Tan malo era el estado de los barcos recibidos que tres de los cinco navíos no volvieron a salir de la bahía de Cádiz tras su entrega; los otros dos hicieron cortas navegaciones, y todos hubieron de ser desechados por podridos e inútiles. En similar condición se encontraban las fragatas. FERNÁNDEZ DURO: 1903, pp. 148-153.

(21) «Artículos de oficio». *Gaceta de Madrid*, 17 de septiembre de 1818, p. 947.

(22) *Gaceta de Madrid*, 15 de junio de 1819, p. 602.



de la ciudad de Santiago de Chile). Un año después, Chile declaró su independencia –en 1816, en el Congreso de Tucumán, se había declarado la independencia de las Provincias Unidas de América del Sur–. La independencia chilena implicaba la imposibilidad de retomar Buenos Aires desde el Perú. Además, cortaba las comunicaciones con el virreinato peruano y la costa occidental mexicana.

Para retomar el control, el gobierno decidió el envío a América de una gran expedición, compuesta por unos veinticinco mil hombres, al mando de Enrique José O'Donnell. La tropa se reunió en las proximidades de Cádiz a finales de 1819. Para el transporte de esta fuerza se había concentrado en Cádiz una escuadra compuesta por cuatro navíos y seis fragatas (incluidos tres de los navíos y cuatro de las fragatas rusas), así como diversas unidades menores y buques de transporte.

El descontento social generalizado, agudizado por el malestar de la tropa ante la perspectiva de una dilatada campaña y agravado por una epidemia de fiebre amarilla, preparó el terreno para la sublevación. El 1 de enero de 1820, el teniente coronel Rafael del Riego, al mando de la tropa acantonada en Las Cabezas de San Juan (Sevilla), arengó a sus hombres en defensa de la Constitución de 1812. En su pronunciamiento particularmente manifestaba: «... yo no podía consentir, como jefe vuestro, que se os alejase de vuestra patria, en unos buques podridos, para llevaros a hacer una guerra injusta al nuevo mundo».

En relación con los objetivos marcados, el pronunciamiento de Riego fue un completo fracaso. Tras fallar en su intento de tomar Cádiz, anduvo huyendo durante cerca de tres meses y perdió la mayor parte de sus hombres. Pero tuvo un efecto inesperado: entre febrero y marzo, las guarniciones de un importante número de plazas en Galicia, Cataluña y Levante fueron sublevándose y jurando la Constitución; entre ellas se encontraban las cabeceras de los departamentos navales de Ferrol y Cartagena. Como consecuencia de ello, el rey se vio obligado, el 10 de marzo, a hacer público un comunicado anunciando la jura de la Constitución.

Las Cortes se constituyeron el 26 de junio siguiente y, una vez formada su mesa de gobierno, se organizaron diferentes comisiones, entre otras, la Junta de Arreglo de Marina, que estuvo compuesta por los diputados Francisco Císcar<sup>23</sup>, José Vargas Ponce<sup>24</sup>, José Rovira<sup>25</sup>, José Benítez<sup>26</sup>, Miguel Lastarria<sup>27</sup> y José Rodríguez del Casal.

---

(23) Brigadier en esas fechas e ingeniero naval. Su hermano Gabriel Císcar, teniente general de la Armada, fue nombrado consejero de Estado en marzo de 1820, y regente en 1823.

(24) Capitán de fragata, director de la Academia de la Historia y miembro de la Real Academia Española. Autor de *Elogio histórico de don Antonio de Escaño* (1816), que contenía juicios sobre la organización de la Armada.

(25) Capitán de fragata.

(26) Fiscal togado de Guerra y Marina, elegido por los electores de Santo Domingo, Cuba y Puerto Rico residentes en España.

(27) Elegido por los electores de Perú residentes en España.

Apenas unos días después, el secretario del Despacho de Marina, Juan Jabat, presentó a las Cortes su informe sobre la situación de la Armada. De los diecisiete navíos de la lista de la Marina, solo cuatro se hallaban armados y, por añadidura, uno de ellos estaba obligado a permanecer en el Mediterráneo –por un acuerdo con Países Bajos para la lucha contra la piratería–, y otro probablemente se había perdido en el Pacífico<sup>28</sup>. Se disponía además de diez fragatas armadas y de apenas otros 52 barcos menores basados en la Península, La Habana, El Callao, San Blas, Puerto Cabello, Cartagena de Indias y Veracruz, muchos de ellos dedicados al transporte de correo. En vista de lo anterior, Jabat proponía retomar el plan de Flota aprobado para 1818 (cuadro 2). El secretario incluyó en su intervención un comentario sobre el lamentable estado en que se encontraba el personal, reducido a la mendicidad por los retrasos en el cobro de sus pagas<sup>29</sup>.

En los primeros días de octubre de 1820, Císcar presentó a las Cortes una propuesta solicitando «que la cantidad o partida destinada a paga de los sueldos y goces de la oficialidad y demás elementos de la armada nacional no pueda destinarse a otros objetos por los encargados de su distribución en los departamentos ...»<sup>30</sup>. Tras un debate en el que Císcar ilustró su argumento afirmando haber recibido solo una paga y media en los últimos doce años, la propuesta fue aprobada. En cualquier caso, tal propuesta da idea del fracaso de las reales órdenes dictadas en años anteriores. La situación de desamparo era generalizada. A finales de ese mes tuvo entrada en las Cortes un escrito de los oficiales y demás miembros de la Armada en Cartagena quejándose del estado de miseria en que se encontraban por debérseles noventa mensualidades de sus salarios.

Por otra parte, Jabat solicitó autorización para construir de forma urgente veinte buques (dos fragatas, seis corbetas, seis bergantines y seis goletas) en Ferrol, Cartagena, La Habana y Mahón, dando prioridad al astillero que fuese capaz de acopiar los materiales con más rapidez, dado el desastroso estado en que todos ellos se encontraban. Estas circunstancias se vieron reflejadas en la discusión entre las comisiones de Marina y Hacienda con ocasión de la aprobación de los presupuestos. El presupuesto solicitado por Marina ascendía a unos cien millones de reales; de ellos, 73 se correspondían a retribuciones del personal; veinticuatro, a la reparación de arsenales y el carenado de cuatro navíos (dos de ellos, aparejados como fragatas) y una corbeta; y los tres restantes estaban destinados al acopio de maderas, betunes y herrerías para futuras carenas<sup>31</sup>.

Sin embargo, el presupuesto aprobado fue de ochenta millones. Hacienda argumentaba que debería estar incluido en ellos el coste de construcción de

(28) El *San Telmo* zarpó de Cádiz, en mayo de 1819, rumbo a Cuzco. Fue visto por última vez en el cabo de Hornos con avería en el timón. Se dio por perdido en 1822.

(29) «Exposición del Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina, leída a las Cortes en la sesión de 15 de Julio de 1820». *Diario de las Sesiones de Cortes*, 15 de julio de 1820, pp. 159-161.

(30) *Ibidem*, 3 de octubre de 1820, p. 1377.

(31) *Ibidem*, pp. 1373-1377.

los veinte barcos antes comentado, aunque finalmente aceptó que tal coste se incorporase en partida separada conforme avanzara la construcción. Para ello se aprobó un presupuesto adicional de 39 millones de reales para la construcción, en tres años, de los veinte barcos propuestos (quince millones para el primer ejercicio), con la condición de que toda la fábrica fuese nacional y se construyeran en arsenales de la Península, preferiblemente Ferrol o Cartagena. Finalmente, el arsenal de Ferrol fue el elegido para la construcción de las fragatas. Unos días después, poco antes del final de la legislatura, la comisión recibió la propuesta de construir un barco de vapor, que acabó en el olvido<sup>32</sup>. Asimismo, la comisión de Marina propuso, uniéndose a la opinión de la de Comercio, la creación de una milicia naval, extinguiendo las ordenanzas de matrículas de mar de 1802 y, con ello, la de todos los gremios de mareantes<sup>33</sup>. Quedaron así pendientes en esta legislatura los temas de organización de la Marina.

No fue hasta la tercera legislatura del Trienio (1821-1822) cuando la organización de la Marina pudo ser tratada. En la comisión se mantenían Rovira, Císcar y Lastarría, incorporándose el brigadier Ramón Losada, Guillermo Oliver, Juan Romero y José Alonso. La comisión consideró los informes disponibles y recabó información de un variado grupo de interesados: los capitanes de navío Lobo y Juan Pedro Coronado; el comandante general de los ingenieros hidráulicos, Joaquín de la Croix; el comandante de ese cuerpo en Cádiz, José María Pery, y el del departamento del Ferrol, José López Llanos. También fueron consultados los jefes de las maestranzas de los departamentos de Cádiz, Cartagena y Ferrol, entre otras intervenciones e informes. El consejero de Estado José Luyando<sup>34</sup> informó sobre temas de organización económica de la Marina. Mediante la intervención del diputado Ramonet, y no sin alguna oposición por parte de la comisión, se aportó la ya antes expuesta opinión de Briarly, añadiendo una traducción de las Ordenanzas de la Marina inglesa. Pero, sin duda, es del mayor interés la aportación de José de Salazar, que retomó su obra una vez que había dejado la secretaría del despacho (SALAZAR Y SALAZAR: 1888, t. I).

Salazar retomó su obra en noviembre de 1816 y concluyó su último capítulo en mayo de 1817, aunque fue publicada por primera vez de forma íntegra

---

(32) Un vecino de Guayaquil propuso el vapor para hacer el trayecto al Perú (debe entenderse que como correo). Se construiría en Burdeos, y solicitaba que pudiera llevar bandera extranjera, que pudiese portar cien toneladas exentas de aranceles y que se estableciese una patente por diez años. Se le aprobó la primera petición, remitiéndose a la ley de comercio y de patentes para las restantes. La independencia de Guayaquil por esas mismas fechas hizo inútil el proyecto. *Diario de las Sesiones de Cortes*, 18 de octubre de 1820, p. 1938.

(33) *Ibidem*, 19 de octubre de 1820, p. 1765.

(34) Marino, diplomático y político. Fue primer secretario de Estado con Fernando VII, de diciembre de 1813 a mayo de 1814. Secretario del Consejo de Estado desde 1820, ocupó después plaza de consejero. Asumió nuevamente el cargo de primer secretario de Estado con la presidencia del Consejo de Ministros (del 6 de septiembre al 1 de octubre de 1823).

en 1821<sup>35</sup>. Estos capítulos versan sobre las diferentes propuestas de reorganización escritas hasta entonces. En ellos, Salazar ofrece comentarios o desmonta algunas de las opiniones que circulaban en la década de 1810 sobre la reorganización de la Marina. El último capítulo, «Refutación de algunas prácticas erróneas de la Marina española», analiza los sistemas de construcción españoles y su coste frente a los ingleses. Repasa desde el tamaño de los buques o el aparejo hasta el calibre de los cañones o las tripulaciones. Esta comparativa permite entender mejor algunas de las desventajas, más allá de los problemas organizativos de la Armada, que los barcos españoles presentaban.

Cuadro 3. CARACTERÍSTICAS DE LOS DIFERENTES BUQUES DURANTE EL REINADO DE FERNANDO VII

<i>Buques</i>			<i>Armada española</i>			<i>Armada inglesa</i>		
<i>Tipo</i>	<i>Cañones</i>	<i>Coste (rs)</i>	<i>Dotación (h)</i>	<i>Arqueo (t)</i>	<i>Eslora pies (ft)</i>	<i>Dotación (h)</i>	<i>Arqueo (t)</i>	<i>Eslora pies (ft)</i>
Navío	74	7.097.878	636	1.624	190	640	1.607	184
Navío	64	6.150.227	574	1.466	181	491	1.365	175
Fragata	54	5.275.516	512	n.d.	n.d.	343	n.d.	n.d.
Fragata	40	3.251.044	321	742	162	284	931	157
Corbeta	24	1.746.571	145	326	126	155	514	124

FUENTE: SALAZAR Y SALAZAR: 1888, pp. 501-533.

Los datos de coste de los barcos ingleses eran significativamente menores –aunque los costes conocidos correspondían a 1789, mientras que los datos de España son de 1810, lo que dificulta la comparación–. Los barcos españoles eran, en general, más esbeltos, aunque también menos sólidos: con más astilla muerta, menor robustez de las estructuras y jarcia más alta. Todo ello contribuía a una mayor velocidad, pero también a que las averías fuesen más frecuentes, que las maniobras entrañasen mayor dificultad y, como consecuencia de ello, que hubiese que incrementar las tripulaciones, redundando todo ello, en fin, en mayores costes operativos. Como puede extraerse del relato precedente, la Marina se encontraba con una importante carencia de recursos, con problemas de reclutamiento de personal adecuado para tripular los buques, y con la necesidad de disponer de un órgano técnico que racionalizara las decisiones. A estos problemas intentó responder la comisión mediante la redacción del Decreto Orgánico de la Armada, promulgado en diciembre de 1821 (CORTES: 1822).

El mencionado decreto creó la Junta del Almirantazgo, compuesta por tres oficiales generales, dos capitanes de navío, dos representantes del comercio

(35) El año anterior había sido publicada la obra de Escañó, escrita antes de la guerra. ESCAÑO Y G.<sup>º</sup> DE CÁCERES: 1820.

marítimo de la Península y otros dos de Ultramar, un intendente y un secretario sin voto, estructura no idéntica, pero sí similar, a la de Reino Unido. Se excluía del fuero militar a los miembros de la Armada, en causas civiles y penales, para delitos comunes. También se redefinió el escalafón. A partir de ese momento, los oficiales de guerra serían clasificados como almirante, vicealmirante, contralmirante, capitán de navío, capitán de fragata, 1.<sup>er</sup> teniente y 2.<sup>o</sup> teniente<sup>36</sup>. Se eliminaban algunos de los grados de los pilotos, y los contra-maestres quedaban clasificados como de primera, segunda y tercera. La Infantería de Marina y la Artillería se unieron en un solo cuerpo, y se reguló la formación de los guardiamarinas.

Mientras tanto, en junio de 1821, Bolívar vencía en la batalla de Carabobo, lo que supuso la práctica liquidación de las tropas realistas en Venezuela; lo que quedó de ellas sería derrotado en la batalla naval del lago de Maracaibo en 1823. Se consolidaba así la República de la Gran Colombia, cuya Constitución fue aprobada en 1821 y que integraba a Venezuela con el Virreinato de Nueva Granada y la Provincia Libre de Guayaquil, a las que pronto se unirían, tras la batalla de Pichincha, la Audiencia de Quito y Panamá. En México, Juan O'Donjú, jefe político superior y capitán general de Nueva España, considerado por algunos el último virrey, firmó con Iturbide los tratados de Córdoba en agosto, y posteriormente el acta de independencia de México el 27 de septiembre de 1821. Aunque España se negó a aceptar estos acuerdos, la independencia de México se había consumado. Perú se mantuvo unos años más en manos españolas. En diciembre de 1824, Sucre derrotó a las tropas realistas en Ayacucho. La posterior firma de las capitulaciones de Ayacucho supuso el final efectivo de la guerra en el Perú. Aún se mantuvo un resto de resistencia en El Callao, pero finalizó con la rendición de la plaza en 1826.

Respecto a los veinte buques que se deberían haber construido, aún en marzo de 1822 se debatían en las Cortes las razones por las que no se había empleado el presupuesto extraordinario de quince millones de reales concedido para el primer año de construcción, aunque de aquellos fondos apenas se habían recibido cuatro millones en el año y medio transcurrido<sup>37</sup>. No obstante, reconocida por las Cortes la necesidad y la urgencia de dar un impulso al apresto de las fuerzas navales, así como la imposibilidad de obtenerlo a través de las consignaciones ordinarias de los presupuestos, se le concedió a la Marina un crédito extraordinario de cincuenta millones de reales para el armamento de buques<sup>38</sup>.

El 10 de julio, ya en la siguiente legislatura, las Cortes intentaban la racionalización de costes decretando que «en lo sucesivo se preferirá al sistema ruinoso de carenas el construir de nuevo los cascos cuya reparación exija más de la mitad del costo primitivo de construcción»<sup>39</sup>. Sin embargo, esta norma se

(36) Esta clasificación fue, como el resto del decreto, revocada al finalizar el Trienio.

(37) *Diario de las Sesiones de Cortes*, 6 de marzo de 1822, p. 191.

(38) *Diario de las Sesiones de Cortes*, 28 de junio de 1822, p. 2227.

(39) *Ibidem*.

enfrentaba al problema de encontrar maderas útiles, que para su uso necesitaban plazos de curado de al menos cuatro años, añadido al efecto que sobre los montes tendría una tala de los volúmenes requeridos para las construcciones deseadas.

Cuando, en octubre de 1822, Dionisio Capaz, entonces secretario del Despacho de Marina, presentó a las Cortes la memoria de la Armada, poca esperanza podía quedar de que esta ayudara a revertir la pérdida de influencia en América: «¡Cuál será, pues, mi sentimiento al anunciar a las Cortes que la armada nacional se encuentra en el estado más decadente! ¡Con cuánto pesar habré de decir que las medidas decretadas en las anteriores legislaturas apenas han producido los efectos que se deseaban!»<sup>40</sup>.

TABLA 4: PLAN DE ESCUADRA DE CAPAZ

Destino	Navíos	Fragatas	Corbetas	Urcas	Bergantines	Goletas	Cañoneras	Coste anual en víveres, sueldo y entretenimiento (Mill. rs.)
En Europa	1	4	3				10	14,18
Habana y Seno Mejicano	1	2	3		2			10,34
Coste Firme			2					5,22
Pacífico	2	2		1	1			14,86
Filipinas			1					1,71
Correo					6			7,34
Total armados	4	8	8	1	9	0	10	53,65
En carena	3					6		
<b>Total propuesta</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	
Armados oct. 1822	1	3	4	0	8	9	0	
En carena oct. 1822	2	3	2	0	1	3	4	
<b>Total disponible</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	
<b>Plan para 1818</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>18</b>		<b>26</b>	<b>18</b>		

(FUENTE: *Diario de las Sesiones de Cortes*, 11 de octubre de 1822).

(40) «Memoria leída a las Cortes extraordinarias por el Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Marina en la sesión de 11 de Octubre de 1822». *Diario de las Sesiones de Cortes*, 11 de octubre de 1822, p. 123.



La nueva propuesta de Escuadra presentada por Capaz reducía de forma sustancial las propuestas anteriores (cuadro 4). Aun así, los medios disponibles eran sensiblemente menores en lo que se refiere a las unidades de más porte. Mientras tanto, varios navíos y fragatas se pudrían en los puertos. En la exposición se ponía de manifiesto la conveniencia de uniformar en lo posible los portes y tamaños de los buques de guerra de cada clase, tomando por modelos los que entonces construían los ingleses y los americanos. También sugería replantearse el plan de construcción de veinte buques de diferentes clases aprobado en 1820, aumentando el número de las muy necesarias fragatas a costa de los buques menores. Capaz mostraba que el coste total de diez fragatas de 50 cañones era inferior al del plan aprobado<sup>41</sup>. Terminaba la exposición poniendo de manifiesto la palpable desigualdad en el reparto de los fondos entre el Ministerio de Marina y el resto, seguramente como paso previo a la discusión de presupuestos que se produjo un mes más tarde.

Cuando esto sucedía en España, en Europa se veía con preocupación el clima revolucionario español. En el congreso internacional de Laybach (noviembre 1820-mayo 1821), Rusia presionó para intervenir ante la deriva revolucionaria en España. Pero fue en el congreso de Verona (octubre-noviembre 1822) en el que, con la oposición de Reino Unido, Austria, Prusia y Rusia acordaron apoyar una intervención francesa en España en caso de que la monarquía española se encontrase amenazada. Y así, en abril de 1823, el duque de Angulema, al mando de una fuerza de más de 95.000 hombres y apoyado por unidades absolutistas españolas, cruzó los Pirineos. El 26 de mayo, con la Corte refugiada en Sevilla, se creó la regencia realista en Madrid. La Corte se trasladó de Sevilla a Cádiz, pero a finales de septiembre lo que quedaba del régimen liberal cayó y, el 1 de octubre, el rey aprobó todo lo acordado por la regencia realista<sup>42</sup>.

## La Década Ominosa

Tanto Cayetano Valdés, héroe de Trafalgar y entonces capitán general de Cádiz<sup>42 bis</sup>, como Francisco Císcar, presidente de la comisión de las Cortes para el arreglo de la Marina, aunque cualificados candidatos a ocupar la Secretaría del Despacho de Marina, estaban lastrados por sus ideas políticas. Tampoco podía ser candidato Vázquez de Figueroa, quien, si bien había demostrado su pericia en ese puesto anteriormente, había sido destituido de sus funciones por manifestar su punto de vista contrario al contrato de compra de los barcos a

---

(41) El coste de construcción del plan era de 39,7 millones de reales, mientras que el de construcción de diez fragatas era de 38,9.

(42) *Decretos del rey nuestro señor desde la época feliz de su libertad en 1 de octubre de 1823*. Madrid, Oficina de don Francisco Martínez Dávila, 1823, p. 1.

(42 bis) En los últimos días del Trienio Liberal, fue presidente de la Regencia Constitucional, compuesta también por el general de la Armada Gabriel Císcar (hermano de Francisco) y el teniente general del Ejército Gaspar de Vigodet.

Rusia. Además, había sido consejero de Estado entre 1820 y 1823 a propuesta de las Cortes, por lo que su fidelidad al nuevo régimen era cuestionable.

Excluidos los anteriores, quedaba un candidato cuyo conocimiento de la Marina y su valía como administrador habían quedado probados en periodos anteriores. El 1 de octubre, el mismo día que recuperó su autonomía, Fernando VII nombró a Luis de Salazar secretario del Despacho de Marina y, provisionalmente, hasta la llegada del rey a Madrid, primer secretario de Estado<sup>43</sup>. La situación que se encontró era de suma dificultad. Además del pésimo estado en que se encontraba la Marina, era preciso hacer frente a numerosos corsarios armados por México, la Gran Colombia y Estados Unidos, que operaban no solo en el golfo de México, sino también en las costas españolas. Existía también amenaza de rebelión en Cuba y Puerto Rico, lo que obligaba a mantener en las Antillas una fuerza suficiente y la línea de transporte con la Península. Para afrontar la situación, las disposiciones organizativas tomadas durante el Trienio, hubiesen o no entrado en vigor, fueron anuladas y se inició un nuevo proceso de reorganización. Por real orden de 8 junio de 1824, se ordenó al director general de la Armada, Juan María de Villavicencio, que de consuno con la Junta de Dirección que presidía elaborase un plan de reforma «sin miramiento, ni contemplaciones, ni sujeción a lo que se hallase establecido en las Ordenanzas y Reglamentos que estaban en observancia» (EGA: 1828, p. 5). Como referencia para sus propuestas se debería considerar una flota compuesta por 5 navíos, 12 fragatas, 6 corbetas, 18 buques menores (bergantines y goletas), 12 lanchas cañoneras y otras pequeñas embarcaciones para defensa de puertos y arsenales.

Se suprimieron los empleos de teniente de fragata y de alférez para el Cuerpo General, permaneciendo para los cuerpos auxiliares<sup>44</sup>. Se recuperaron las denominaciones de los empleos (tenientes generales, jefes de escuadra, brigadieres, capitanes de navío y de fragata, tenientes de navío y alféreces de fragata), clasificándose en oficiales en activo o de mar y en pasivo. El Cuerpo de Guardiamarinas se reguló, unificando las tres compañías existentes en una<sup>45</sup>. El de Ingenieros Navales quedó reducido, por real orden de 31 de agosto de 1825, a dos cuerpos: el de los ingenieros constructores y el de arquitectura hidráulica, compuesto el primero por diecisiete oficiales, y el segundo, por ocho, además del personal subalterno de apoyo, regulados por el reglamento de 27 de marzo de 1827. Asimismo, se reguló el Cuerpo de Médicos, Capellanes y Pilotos, con la mira puesta en la racionalización del servicio y la contención de costes. La Infantería de Marina y la Artillería Naval se fundieron en un solo cuerpo, denominado Brigada Real, compuesto por tres batallones, de seis compañías cada uno, con un total de 4.032 hombres.

(43) Reales órdenes de 14 de julio y 31 de agosto de 1825. EGA 1828, p. 9.

(44) Reglamento de 8 de octubre de 1825. *Ibidem*, pp. 10-11.

(45) Aunque figura como construida en Barcelona, la industria naviera en esta ciudad era muy reducida; estaba limitada al aparejado de los buques, que llegaban remolcados de Mataró o Sant Feliu de Guíxols.

TABLA 5: PLANES DE ESCUADRA SUCESIVOS Y ESTADO DE LA MISMA A DICIEMBRE DE 1828

Propuesta	Navíos	Fragatas	Corbetas	Urcas	Bergantines	Goletas	Cañoneras (*)	Total
Dic 1817 para 1818	20	30	18		26	18		112
Octubre 1822	7	8	8	1	9	6	10	49
Junio 1824	5	12	6			18	12	53
Flota armada diciembre 1828	2	4	1		9	5	4	25
Desarmados 1828	2	2	1		1		2	8
Lista diciembre 1828	4	6	2	0	10	5	6	33

(FUENTE: EGA 1828, 1829 y *Diario de las Sesiones de Cortes*, 11 de octubre de 1822

(\*) Los datos relativos a la lista de la Armada de 1828 corresponden a diferentes tipos de embarcaciones menores.

Dada la reducción sufrida por la Flota, se decidió dejar como único departamento naval el de Cádiz, pasando Ferrol, Cartagena y La Habana a convertirse en apostaderos. Esta decisión conllevaba la concentración del personal del Ministerio de Marina (intendentes, contadores, oficiales de guerra...) en Cádiz, dejando en los nuevos apostaderos el personal imprescindible para el desempeño de la función.

También se redujo de forma sustancial la maestranza. El número de carpinteros y calafates en los arsenales de Ferrol y Cartagena, que en los años del Trienio, por los planes de nuevas construcciones, se había incrementado a cuatrocientos y trescientos hombres, respectivamente, quedó reducido en ambos arsenales a 136, mientras que en Cádiz, sede de la flota, quedaban 161.

Se abandonaron las fábricas de betunes de Quintanar de la Sierra y Castril, manteniendo la de Tortosa porque, con sus ventas a la marina mercante, era capaz de autofinanciarse. En lo que se refiere a las fábricas de armas de La Cavada y Liérganes, se intentó sin éxito su venta a empresas francesas de armamento, terminando por vender una participación a inversores de Lieja. En atención a la evolución que estaba experimentando la tecnología en aquellos años, se hicieron prospecciones para la búsqueda de carbón, con la intención de fundar altos hornos en la zona; también se hicieron arreglos en las presas del río Mieres, utilizado como fuerza hidráulica.

En lo que se refiere a los barcos, en el periodo 1823-1828 se recuperó en Ferrol la construcción de las fragatas *Iberia* y *Lealtad*, ambas de 50 cañones, cuya obra, ordenada en 1820, se había atrasado de forma notable. Fueron entregadas a la Marina en 1825. Asimismo, en 1825 se ordenó la construcción, usando los mismos gálibos, de la *Restauración*, que fue entregada en



gracias a una intensa labor reorganizadora, pero los medios con que se contaba eran cada vez más reducidos.

El presupuesto de partida de este periodo eran los ochenta millones de reales asignados durante el Trienio Liberal, si bien complementados con cantidades adicionales para nuevas construcciones que, no obstante, nunca se llegaron a cubrir, como ha sido comentado en apartados anteriores de este trabajo. Pero en el presupuesto para el periodo 1828-1829, el montante asignado a la Marina era de 52,3 millones de reales, quedando ya en 1829 en cuarenta millones, que se mantuvieron hasta el final del reinado. Por ello, la Marina hubo «de toda necesidad buscar en las economías, hasta donde fuese posible el nivel de los gastos con la cantidad consignada mientras que mejoradas las circunstancias del Erario» (EGA: 1831, pp. 3-5). Aunque las circunstancias del Erario no cambiaron sino a peor.

También fue precisa la creación de un órgano superior capaz de servir tanto de instancia consultora como de proponer cuantas medidas considerase necesarias para la prosperidad de la Marina<sup>46</sup>. Se creó así la Real Junta Superior del Gobierno de la Armada, compuesta por uno o dos jefes de escuadra, uno o dos brigadieres y dos o tres capitanes de navío, debiendo ser además miembros de ella el mayor general y el intendente general de la Armada y el director del Depósito Hidrográfico. Debía tener entre nueve y doce individuos y ser presidida por el director general de la Armada, entonces Juan Ruiz de Apodaca.

La Junta era dependiente solo del Gobierno o, lo que es lo mismo, del secretario del Despacho de Marina, a quien estaba sujeta, a diferencia de aquel primer Almirantazgo creado en 1814, pensado para actuar directamente bajo orden real. A diferencia también de aquel Almirantazgo, se excluía la creación de una sala de justicia, considerando que estas funciones ya estaban cubiertas por el Supremo Consejo de Guerra y Marina.

Acometidas las reformas en el Cuerpo General y en la mayor parte de los cuerpos auxiliares de la Marina, en 1831 se abordó, mediante un reglamento provisional, la reforma de la Intendencia, la Intervención y la Pagaduría General de la Armada<sup>47</sup>. Así, se ordenó ese mismo año una inspección, a realizar por tres brigadieres, sobre el estado de la Matrícula, informando específicamente de los abusos que en ella se pudieran estar cometiendo. La inspección realizada puso de manifiesto abusos de carácter personal y de administración, pero sobre todo dejó ver con detalle «los enormes inconvenientes producidos por el abatimiento de nuestra bandera en la navegación y comercio del mundo y las desventajas que sufre en el ejercicio de las industrias comunes del mar» (EGA: 1833, pp. 39-41), motivo por el cual se abogaba por la adopción de políticas proteccionistas.

---

(46) Real orden de 29 de enero de 1830. EGA 1831, pp. 30-38.

(47) «Reglamento provisional de 14 de noviembre de 1831, sobre las atribuciones de la intendencia, intervención y pagaduría generales de marina establecidas en esta capital». EGA 1832, pp. 17-31.

A finales de 1832 se contrató con Manuel Ciarán, de Ferrol, la construcción de una fragata de 50 cañones y de dos corbetas de guerra con los gálibos de la fragata *Diana*, las cuales, aunque se les daba el nombre de corbetas, terminarían siendo dos fragatas de 40 cañones. Estos barcos se entregarían a la Armada en 1836 y 1837, clasificados los tres como fragatas, con los nombres de *Isabel II*, *Hernán Cortés* y *Reina María Cristina*, todos de 44 cañones. Después de un intenso trabajo de reorganización, Luis de Salazar dejó la Secretaría del Despacho de Marina en octubre de 1832, sucediéndole en estas responsabilidades Francisco Javier de Ulloa hasta la muerte de Fernando VII, un año después.

Tras su nombramiento como secretario del Despacho de Marina en el primer gobierno de Isabel II, José Vázquez de Figueroa recabó información de los diferentes apostaderos y presentó un escrito que ofrecía una precisa panorámica del estado de la Marina en ese momento. A pesar de todo el esfuerzo realizado, Vázquez de Figueroa declaraba su desesperación después de ver «en toda su extensión e intensidad, no solo el ruinoso y deplorable estado de la Marina Real, sino la natural imposibilidad, no ya de restituirla a su antiguo esplendor sino aun de preservarla de su total aniquilamiento en la mísera existencia que arrastra» (VÁZQUEZ FIGUEROA: 1834, p. 4).

Según su informe, las causas de tal estado eran básicamente dos: por una parte, la desorganización generalizada (a pesar de las medidas tomadas en los años anteriores), que él fundaba en la falta de ordenanzas específicas para cada uno de los cuerpos; y por otra, la insuficiencia de las asignaciones presupuestarias. Se preguntaba cómo era posible que, habiendo para 1828 un presupuesto, como ha sido comentado anteriormente, de 53,2 millones de reales, de los cuales 37,4 correspondían a costes de personal, en 1829 y los años siguientes se pudiese bajar a cuarenta sin cambios sustanciales en las plantillas. El presupuesto así construido dejaba solo 2,6 millones de reales para reparaciones en arsenales, obras hidráulicas, carenado y repaso de los barcos en operación, etc., cuando solo para hacer obras civiles urgentes en los tres arsenales de la Península ya se precisaban 3,4. Pero, además, la Armada era acreedora del Estado por salarios pendientes al personal por importe de hasta trescientos millones de reales hasta el año 1828, habiendo subido desde entonces otros 32,6 millones (*ib.*, p. 17).

El comentario del secretario, desde luego, no fue del agrado de Salazar, que unos meses después respondía a las críticas sobre el desorden y el desmantelamiento de algunos cuerpos, como había expuesto Vázquez de Figueroa. En defensa de su gestión se remitía a los informes de actuaciones incluidos como introducción en cada Estado General de la Armada, desde 1828 a 1833 (SALAZAR Y SALAZAR: 1834). Y, ciertamente, el trabajo realizado en la etapa de Salazar fue ímprobo, como también el que hubo de abordar Vázquez de Figueroa; sin embargo, en el informe presentado por el ministro del ramo años más tarde, en 1844, aún se decía que la fuerza de la Armada estaba constituida por



APUNTES SOBRE LA GESTIÓN DE LA ARMADA DURANTE EL REINADO DE...

«un navío en estado de servicio y dos que necesitan fuerte carena, cuatro fragatas armadas y dos desarmadas, dos corbetas, nueve bergantines, tres vapores de guerra (...) guarnece aquellos buques una infantería sufrida, disciplinada y valiente, pero desnuda, mal pagada, de organización inoportuna (...) dirige la construcción naval un cuerpo de prácticos que, en vez de las elevadas fuentes de la ciencia y en las escuelas donde el ingenio se fatiga, aprenden de la rutina de procedimientos (...) el aparejo, las piezas de artillería y las otras máquinas de que es necesario dotar nuestros bajeles tampoco están construidas según los adelantos con que se usan en otros países ...» (ib.)

Lo cierto es que, en el periodo transcurrido de ese siglo, se habían perdido 93 navíos y 84 fragatas, la mitad (48 y 35, respectivamente) por abandono en los arsenales (ib., p. XIV).

Tabla 6: ESTIMACIÓN DEL PRESUPUESTO NECESARIO EN 1834 EN MILLONES DE REALES, CONSIDERANDO LOS BUQUES ARMADOS Y LAS CONSTRUCCIONES EN CURSO.

Concepto	Estructura Costes fijos	Coste extraordinario por actividad (millones de reales)					
		Mantenimiento operaciones			Const. nuevas unidades (en 3 años)		
		Buques armados	Coste unitario	Coste anual	Buques en construcción	Coste unitario	Coste anual
Personal	36,55						
Obras civiles	3,42						
Carenas y reparaciones	13,06						
Fragatas (50)		3	1,39	4,18		3,93	3,29
Fragata (44)			1,14		3	3,29	3,29
Corbetas (34)		7	0,92	6,45		1,85	
Buques menores (12-22)		11	0,75	8,20		1,04	
Cañoneras y otros		5	0,60	3,01		0,10	
	53,03	(1)	21,84		(2)		3,29
Coste estructura permanente							53,03
Coste extraordinario por operación y construcción					(1) + (2)		25,13
<b>Dotación necesaria 1834</b>							<b>78,16</b>
Presupuesto asignado							40,00

FUENTE: Elaboración propia a partir de VÁZQUEZ FIGUEROA: 1834, pp. 70-73.

## Discusión

Como alguien dejó dicho, una Marina la forman los barcos, los hombres y el dinero. La Armada española careció de los tres (en la medida en que eran necesarios) durante todo el reinado de Fernando VII. Francisco Osorio ya daba cuenta en 1813 de la carencia de los dos primeros elementos del triplete. Las continuas quejas durante el periodo sobre el pago debido al personal, o la mera observación de la evolución de los presupuestos, muestra la falta del último. Una década después de las declaraciones de Osorio, en 1822, Capaz insistía en que «la armada nacional se encuentra en el estado más decadente»; y, aún en 1834, Vázquez de Figueroa constataba la «imposibilidad, no ya de restituirla a su antiguo esplendor sino aun de preservarla de su total aniquilamiento en la mísera existencia que arrastra». Así pues, parafraseando la declaración de Francisco Osorio, y extendiéndola a todo el reinado de Fernando VII, bien puede afirmarse que en ese periodo no hubo Marina.

El debate y las actuaciones durante esos años en torno a su organización, aun siendo oportuna la discusión y, seguramente, adecuadas muchas de las actuaciones, difícilmente podía resultar eficaz ante la falta de los tres elementos esenciales. Pero el triplete no está constituido por elementos independientes. Con una adecuada dotación económica, y una buena organización, se pueden conseguir los barcos necesarios, instruir a sus dotaciones y configurar una Armada eficaz y útil a las necesidades y propósitos de la nación; sin recursos, las mejores ideas no pueden sino quedarse en el campo de la especulación.

En el cuadro 6 se ofrece una estimación de lo que debiera haber sido el presupuesto mínimo en los primeros años de la década de 1830. Considerando solo los barcos que se encontraban armados, y los pagos de las tres fragatas que estaban entonces en construcción (calculando, como fue, una construcción en tres años y pagos homogéneos en ese periodo), el presupuesto debió haber alcanzado el doble de lo aprobado. Y esa situación, viniendo además de quince años de dotaciones insuficientes, se mantuvo durante los cinco últimos años del reinado.

Resultaría manifiestamente injusto achacar los defectos de ese periodo a Vázquez de Figueroa, Salazar, Cayetano Valdés, Císcar o cualquier otro de los protagonistas de las decisiones que se tomaron. La Armada seguramente hubiera tenido oportunidad de ser eficaz bajo el control técnico del Almirantazgo (independientemente de su configuración), bajo el control directo del secretario del despacho o bajo el de una junta superior de gobierno. Recuérdese la cita que Osorio hacía de la opinión de López de Figueroa, en la exposición al Congreso de marzo de 1814 ya comentada, sobre la dirección de la Marina: «un Consejo de Marina, Tribunal, o como quiera denominarse». Pero el primer paso consistía en conseguir los fondos necesarios. Todos los persiguieron, ninguno los logró.

No sorprende, por tanto, que la inconsistencia, e insuficiencia, de los presupuestos que se venían aprobando fuera la principal queja dirigida por

Vázquez de Figueroa a sus antecesores en su informe de 1834. Sin embargo, los exiguos incrementos que él consiguió también resultaron insuficientes durante el resto de la década. Resulta paradójico que, mientras tanto, el Ejército sufriera un nivel de restricciones menor para armar una fuerza que difícilmente podía trasladarse sin Escuadra al teatro americano de operaciones.

## Bibliografía

- ALEMPARTE GUERRERO, Antonio (2001). *La escuadra rusa vendida por Alejandro I a Fernando VII en 1817. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 36. Madrid.
- ALFARO ZAFORTEZA, Carlos (2007). Trafalgar, el marqués de Molins y el renacimiento de la Armada en 1850. *Revista de Historia Naval*, 97, 43-55.
- (2006). The Moderado Party and the Introduction of Steam Power in the Spanish Navy, 1844-1854. *War in History*, 13(4), 441-467.
- BERNAL G.<sup>a</sup>, Jesús (2011). La Marina española en América. *XLIII Jornadas de Historia Marítima: «Emancipación de América» (diciembre 2011). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 64, 31-52. Madrid.
- ARTOLA GALLEGO, Miguel (1999). *La España de Fernando VII*. Madrid, Espasa.
- BORDEJÉ Y MORENCOS, Fernando (1989). La Marina durante la primera mitad del siglo XIX. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)» (abril 1989). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 4, 7-32.
- (1997). Consolidación del pensamiento estratégico y naval en el siglo XIX. *Revista de Historia Naval*, 57, 25-57.
- (2004). *Crónica de la Marina española en el siglo XIX (1800-1868)*. Madrid, Ministerio de Defensa.
- BRIARLY, Alexander (1813). *Memoria sobre algunas de las causas del abandono y estado deplorable en que se encuentra la Marina española*. Cádiz, Imprenta de José María Guerrero.
- CAAMAÑO Y PARDO, Juan José (1814). *Reforma que deberá darse a la Marina española para que llegue a florecer entre las primeras naciones de Europa*. Santiago de Compostela, Imp. Juan María de Pazos.
- CASTILLO MANRUBIA, Pilar (1979). *La Marina de Guerra española en el primer tercio del siglo XIX (organización, dotaciones, buques, arsenales y presupuestos)*. Madrid, Editorial Naval.
- CORTES (1822). *Decreto orgánico de la armada, dado por las Cortes en 27 de diciembre de 1821*. Madrid, Imprenta Nacional.
- CERVERA PERY, José (1979). *Marina y política en la España del siglo XIX*. Madrid, San Martín.
- (1989). La Marina de Fernando VII. Agotamiento, decadencia, crisis. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)» (abril 1989). Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, 4, 81-90. Madrid.
- ESCAÑO Y G.<sup>a</sup> DE CÁCERES, Antonio (1820). *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan para la Marina Militar de España*. Cádiz, Imprenta gaditana de D. Esteban Picardo.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1903). *Historia de la Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón IX*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.
- FERRET, Zeferino (1819). *Exposición histórica de las causas que más han influido en la decadencia de la Marina española e indicación de algunos medios para restaurarla*. Barcelona, Roca y Gaspar.
- GUIMERA RAVINA, Agustín (ed.) [2023]. *Trafalgar. Una derrota gloriosa*. Madrid, Desperta Ferro.
- LA PARRA LÓPEZ, Emilio (2018). *Fernando VII. Un rey deseado y detestado*. Barcelona, Tusquets.

- MARCHENA, Juan y CUÑO, Justo (2015). *Vientos de guerra. Apogeo y crisis de la Real Armada, 1750-1823*. Aranjuez, Doce Calles.
- MARLIANI, Manuel (1850). *El combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada*. Madrid, Imprenta y librería de Matute.
- ORTEGA DEL CERRO, Pablo (2018). *El devenir de la élite naval. Experiencias de los oficiales de la Armada en tiempos de cambio (inicios del XVIII-finales del XIX)*. Madrid, Sílex.
- OSORIO, Francisco (1813). «Memoria leída en las Cortes por el Sr. Secretario del Despacho de Marina». *Diario de Sesiones de las Cortes*, 10 de octubre de 1813, apéndice 3.
- PINIELLA CORBACHO, Francisco y HERNÁNDEZ MOLOINA, Ricardo (1994). La crisis de la construcción naval española en los primeros años del siglo XIX: cambios en la tipología y tonelage de las embarcaciones. *Llull*, 17, 391-402.
- RICART Y GIRALT, José (1924). «El siglo de oro de la marina velera de construcción catalana, 1790-1870». *Memorias de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona*, tercera época, XVIII, 7, 177-201.
- RODRÍGUEZ-VILLASANTE PRIETO, Juan Antonio (1989). La infraestructura naval de la primera mitad del siglo XIX. *III Jornadas de Historia Marítima: «La España marítima del siglo XIX (I)» (abril 1989)*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, 4, 91-108.
- RUIZ G.<sup>a</sup>, Vicente (2013). *Las naves de las Cortes (1808-1812). El último servicio de la Marina de la Ilustración*. Madrid, Sílex.
- SALAS, J. de (1870). *Historia de la Matrícula de Mar y examen de varios sistemas de reclutamiento marítimo*. Madrid, Fortanet.
- SALAZAR Y SALAZAR, Luis M.<sup>a</sup> de (1834). *Manifiesto del conde de Salazar*. Madrid, Imprenta de D. Madrid de Burgos.
- (1888). *Juicio crítico sobre la Marina militar de España*. Ferrol, Establecimiento tipográfico de Ricardo Pita.
- TREBILCOCK, Clive (1969). Spin-off in British Economic History: Armaments and Industry, 1760-1914. *The Economic History Review*, 22, 3, 474-490.
- VÁZQUEZ FIGUEROA, José (1834). «Exposición a las Cortes Generales del Reino en 1834 / del secretario de Estado y del Despacho Universal de Marina de España e Indias. Imprenta Real. Madrid, 1834. con arreglo al artículo 36 del Estatuto Real de 10 de Abril de este año». *Gaceta de Madrid*, 16 de agosto de 1834, apéndice.
- VILLAR REY, Cristina (1991). «El léxico de la construcción naval en el siglo XIX» (tesis doctoral dirigida por José Ignacio Pérez Pascual). Universidade da Coruña.

### Fuentes impresas

- Congreso de los Diputados. *Diario de Sesiones*. Serie Histórica. Disponible en [https://app.congreso.es/est\\_sesiones/](https://app.congreso.es/est_sesiones/)
- Gaceta*. Colección histórica. Disponible en [https://www.boe.es/diario\\_gazeta/](https://www.boe.es/diario_gazeta/)
- Estado General de la Armada* (EGA). Disponible en: <https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/>
- Biblioteca Nacional de España. Hemeroteca digital. Disponible en <https://hemerotecadigital.bne.es/hd/es/advanced>

# ACCIONES NAVALES CONTRA LA MARINA REAL BRITÁNICA: *TENDER VESSELS* (1796-1808)

Rubén E. VELA CUADROS  
Ingeniero técnico naval  
Parets del Vallés, Barcelona, España  
Recibido: 21/03/2024 Aceptado: 15/04/2024

## Resumen

En este artículo se estudia la operatividad de ciertos buques auxiliares de la Royal Navy británica, conocidos como *tender vessels*, durante las guerras de Coalición contra España (1796-1808). Mediante el uso de fuentes archivísticas analizaremos los casos del falucho *Alboran* o del bergantín *Favorito*, embarcaciones capturadas por divisiones de fuerzas sutiles españolas, así como el combate que sostuvo la goleta de guerra *Elizabet* contra otra de la Royal Navy que terminó a pique en las costas de Cuba. Respecto de este último combate, así como de varios otros igualmente inéditos, el artículo contiene una bonita ilustración original que lo recrea.

*Palabras clave:* *tenders*, embarcaciones menores, acciones navales, presas, prisioneros.

## Abstract

In this paper, we study how tender vessels of the Royal Navy operated against Spain during the French Revolutionary wars (1796-1808). This work does a brief analysis about how were these small vessels manned and armed

throughout the said wars, not only to plunder the coasts of the Caribbean under Spanish control, but also to capture minor coastal ships. On the other hand, the Royal Navy also lost some of its naval tenders to the Spanish, which we have described employing primary sources from Archives.

*Keywords:* tenders, tender vessels, naval actions, war prizes, naval losses.

**L**A firma de la Paz en Amiens el 27 de marzo 1802 supuso un desahogo para todos los países signatarios. Sin embargo, persistió en Napoleón la idea de conservar y engrandecer su hegemonía, afianzando el poder francés en Europa central y occidental. Situada España en la órbita del país vecino desde los albores del reinado de Carlos III, se encontraba sumida en una enorme deuda económica, propiciada por las guerras contra la República Francesa (1793-1795), así como por el conflicto bélico anglo-español (1796-1802).

A causa del endurecimiento de la postura británica respecto a no saber la cantidad que España pagaba a Francia por el tratado de los subsidios, el Almirantazgo británico ordenó, en 1804, la detención de cuantos buques españoles con caudales se hallasen en la mar, atropellos que desde finales de 1803 se venían reproduciendo con cierta virulencia y que culminaron el 5 de octubre 1804 con el combate sostenido cerca de cabo de Santa María, cuyo corolario fue la voladura de la *Mercedes* y la captura de otras tres fragatas por parte de la Royal Navy. Durante los meses siguientes, los ataques se repitieron y, en consecuencia, el príncipe de la Paz, Manuel Godoy, ordenó (2 de diciembre de 1804) que se empezase a hostilizar a los buques británicos, aunque la guerra no hubiese sido declarada. España formalizaría esta declaración diez días después, y Gran Bretaña, el 11 de enero 1805. La contienda se prolongaría hasta julio de 1808.

A lo largo de este periodo, la Royal Navy capturó con relativa frecuencia naves españolas corsarias o mercantes. La inmensa mayoría de las presas se despachaban al puerto más conveniente para su avalúo y posterior venta, pero otras fueron destinadas a officiar de *tenders*, es decir, buques nodriza agregados a otros para ejercer funciones logísticas o puramente militares en compañía del buque apresador. No muy a menudo, cuando se verificaba una captura, el capitán apresador procedía a dotar el buque apresado con una veintena de hombres (oficiales incluidos) y a artillarlo con algunos cañones de grueso calibre, pedreros, fusiles y armas blancas. Sobre el papel, para ello se precisaba primero la inspección de la captura en un arsenal, de modo que quedase formalizada y «condenada» como propiedad de la Marina Real británica<sup>1</sup>.

Pese a tener un armamento muy reducido para la época, una fuente moderna afirma que «el artillado de un cañón de una libra podría imponer respeto a un mercante sin cañones, y en una acción de abordaje la disciplina y la auda-

---

(1) También hemos encontrado la denominación de estos buques como «de Su Majestad». Véase, por ejemplo, *The London Gazette, From Saturday July 27 to Tuesday July 30*, p. 1461, «... His Majesty's Tender *Mary* ...» (1811).



cia de los hombres del barco de guerra [británico] siempre podría conducir bajo cubierta a la tripulación indecisa e indisciplinada de un corsario español» (HENDERSON: 1972, p. 133).

Otra fuente, esta vez contemporánea a los hechos, define los tónders como «pequeñas embarcaciones empleadas en atender a otras más grandes, suministrar pertrechos, llevar despachos, etc. Embarcaciones asignadas a recibir voluntarios y llevarlos a bordo de buques de depósito [*receiving ships*], también se denominan tónders» (MOORE: 1805).

Generalmente de dimensiones pequeñas (de 50 a 100 toneladas de arqueo), el concepto *tender* no define una clase de embarcación en especial, en cuanto que estas naves podían presentar distintos aparejos, si bien los de balandra y goleta eran los predominantes. En cambio, sí eran todos equiparables, por el número de tripulantes que conformaban sus dotaciones, a otras fuerzas menores botadas para el servicio específico en la Marina Real británica<sup>2</sup>, aunque lejos del control del Almirantazgo (DOE y HARDING: 2012, p. 66).

Las ordenanzas de la Royal Navy de 1808 –y las anteriores– no regulaban específicamente los «tenders u otras embarcaciones para el servicio temporal», aunque establecían que los comandantes en jefe (almirantes, vicealmirantes...) no podían arrendarlas o adquirirlas para su flota salvo en caso de urgencia, pues este asunto incumbía al oficial naval (capitanes, tenientes...) y a las instrucciones que este llevase<sup>3</sup>.

Operaban los *tender vessels* siguiendo las directrices del buque al que pertenecían, y eran pues una escuela perfecta para instruir en operaciones militares a los jóvenes oficiales del buque apresador, adiestrando de paso a sus tripulantes. En caso de combate, toda la responsabilidad del tónder recaía en el oficial al mando, generalmente un teniente de navío; si lograba hacer una captura enemiga, dicho oficial obtenía una parte de las ganancias de su valor, no como capitán, sino como teniente del buque al que pertenecía (JAMES: 1837, p. 391). El hecho de que guardiamarinas y otros *junior-officers* de la Marina británica ostentasen el mando de tónders haría que, a partir de 1800, en la Royal Navy se incrementasen los cargos por negligencia debidos a la pérdida de esta clase de naves (CAVELL: 2012, p. 198), tripuladas con cierto grado de informalidad (GARDINER: 2011).

Comúnmente destinados a practicar el curso sobre costas hostiles, en más de una ocasión patrullaron en alta mar<sup>4</sup>, cuando no tomaban parte activa en la

---

(2) Nótese, por ejemplo, que las goletas de la clase Ballahoo o Cuckoo tenían un equipaje oficial de veinte individuos, e incluso la dotación de goletas más grandes, como las de la clase Express, se reglamentaba en treinta plazas.

(3) *Regulations and Instructions relating to His Majesty's Service at Sea*, pp. 26-27 (1808). Las regulaciones de años siguientes establecen cierta mención de los «Commanding Officers of Tenders or Prize Vessels». *The Queen's Regulations for the Government of Her Majesty's Naval Service*, p. 185 (1844).

(4) The National Archives (TNA), HCA 45/52/8. A título de ejemplo, en 1804 era detenido entre Puerto Rico y la isla de Santo Tomás el bergantín mercante español *Enriqueta* por la balandra tónder *Lady Jane*, «a Tender to His Majesty's Ship the *Emerald*».

invasión de algún puerto<sup>5</sup>; generalmente, los ténders permanecían en servicio hasta que el buque al que pertenecían cambiaba de estación naval o su tripulación desembarcaba sin destino fijo *paid off*. Pero algunos buques más grandes, como las goletas tender HMS *Gracieuse* o HMS *Gipsy*, a modo de excepción a esta regla, artilladas con contundencia y tripuladas por más de cuarenta individuos prestarán servicio activo contra España en el último decenio del siglo XVIII.

También en el transcurso de las guerras de Coalición, la Marina británica arrendó naves mercantes y corsarias para convertirlas en ténders, cuya utilidad propició la construcción de una clase de goletas destinadas únicamente a este fin<sup>6</sup>.

El lector interesado en el asunto de las pérdidas navales británicas durante estas contiendas quizá sepa que la historiografía inglesa ha documentado prácticamente todas las bajas que sufrió en ellas, bien justificadas en consejos de guerra (HEPPER: 2023). Empero, en lo respectivo a los servicios de los ténders, no ha prestado la atención suficiente, documentando generalmente los que tuvieron éxito contra sus enemigos y tendiendo a silenciar los que fueron capturados o hundidos en combate.

### **Antecedentes. Los primeros *tender vessels* apresados por españoles**

Para comprender el funcionamiento de este tipo de naves, se incluye el caso del primer tender británico capturado por la Armada: el *Alboran*, mencionado brevemente en números anteriores de esta revista (VELA: 2022a).

Navegando por el mar de este nombre, el bergantín de guerra británico HMS *El Corso*, en agosto de 1798, capturó sin resistencia el falucho galo *La Française*, que en el curso de la persecución, y para aligerar la embarcación, echó por la borda el poco armamento que tenía. Conducido a Gibraltar, Bartholomew James, capitán del bergantín, mandó artillar el falucho y transferirle una veintena de sus hombres bajo el mando del oficial subalterno Richard Melvill, convirtiéndolo así en su tender. A finales de septiembre del mismo año, James zarpaba del Peñón acompañado por *La Française*, rebautizada *Alboran*, procediendo a cruzar sobre aguas de Cartagena de Levante para interrumpir el tráfico mercante español.

Pero las fuerzas sutiles del mando del teniente de navío Eugenio de Torres<sup>7</sup>, destinadas a la defensa de la costa de Portmán, no se lo iban a permitir y, poniendo cerco al falucho, lo rindieron el 4 de octubre 1798, depositán-

---

(5) TNA, HCA 45/48/10. En 1800, la goleta armada *Active*, «Tender to his Majesty's Ship *Abergavenny*», participó en la invasión de la isla de Curaçao al mando del teniente Michael Fitton.

(6) En 1816: las goletas de la clase Quail, «Quail-class tender schooners».

(7) Compuestas por dos goletas cañoneras (núm. 5, del TN Eugenio de Torres, y núm. 6, del AN Pedro Funes) y los faluchos *Santa Theresa de Jesús* y *Nuestra Señora de las Mercedes* (al mando de los primeros contra maestres Juan-Antonio Villar y Juan Soler, respectivamente).

By Barth. James, Esq.  
 Commander of His Majesty's  
 Sloop El Corso.

Whereas I have thought it necessary  
 for the benefit of His Majesty's Service to fit  
 out the Francois French Privateer, (Captured  
 by His Majesty's Sloop under my Command  
 and legally condemned at Gibraltar) to  
 Cruise as a Tender belonging to the said Sloop,

You are hereby required  
 and directed to take the Command of the  
 said Vessel, (now called the Alboran) and  
 use your utmost endeavours to burn sink  
 and destroy, any Vessels at War with His  
 Britannic Majesty, following all such  
 orders and directions as you may receive  
 from me, or any of your Superior Officers  
 for which this shall be your order.

Given on board the  
 Corso in Gibraltar Mole  
 this 20<sup>th</sup> day of Sept. 1790.

To  
 Mr Rich. Melville.  
 of His Maj. Sloop  
El Corso.

Barth. James.  
 Cap. of H. M. S. El Corso.

Despacho original de James a Melvill para comandar el *Alboran* «to Cruise as a Tender».  
 Conservado en el Archivo Naval de Cartagena, Personal, leg. 1340, 2

Bounty Paid.	Nº	Entry.	Year	Appearance.	Whence and whether Preft or not.	Place and County where Born.	Age at Time of Entry in this Ship.	Nº and Letter of Tickets	MENS NAMES.	Qualities	D. D. or R.	Time of Discharge
	1	1777	31	11					William Kirkham	Boatman		
								505	Thomas Bannan	Drab Boy	21	1781
									Rich. Melville	Cook		
					Philips				Widow's Man	D. 105		
	5	19		19	1781				Henry Lark	Boatman		
	25			25	1781				Sir John Holton	Master	2	1781
	11			11	1781			111	1364	1st James	100	1781
					1781			112	1070	Charles Herbert	1st	1781
	5				1781	London		117	Edward King	105		
	5	10			1781	London						

Nombres de los oficiales británicos mencionados en el rol de equipaje del bergantín HMS *El Corso*. The National Archives, ADM 36/14965

dolo en Cartagena<sup>8</sup>. Aunque las fuentes españolas citan que la presa era un corsario inglés, no llevaba ninguna patente de corso, pero sí un despacho oficial, que James había entregado a su subalterno y donde le comunicaba las órdenes a seguir. Durante el interrogatorio de las autoridades españolas, Melvill declaró ser

(8) Archivo Naval de Cartagena (ANC), Personal, leg. 1340, 2. «Cartagena año de 1798 = Expediente formado sobre la presa de un falucho corsario Ynglés, [h]echa por las Lanchas del Mando del Ten.º de Navío de la R.ª Armada D.º Eugenio de Torres (sic)». Según declaró Torres, sus fuerzas «descubrieron un falucho que tuvieron por sospechoso, por que [porque] luego que los avistó se puso en huida en vuelta del S.E. y siguiendo la caza unas cuatro leguas, lograron alcanzarlo, y rendirlo a la una y media de la tarde de dicho día, después de haberle disparado veinte y tres cañonazos; y verificada su rendición, se cercioraron ser dicho falucho corsario inglés, nombrado el *Alboran*, que venía tripulado con veinte hombres y armado con dos cañones que tiraron al mar antes de su apresamiento, con el fogón, y las armas de mano que traía». La consulta de esta documentación no habría sido posible sin la inestimable ayuda de Rubén Bleda Martínez, jefe de la sección histórica del ANC.



«oficial de la guarnición del bergantín nombrado *El Corso* que manda en guerra el Capitán Bartholomé Yems (*sic*), el cual habiendo apresado dicho falucho sobre el Alborán en la costa de África, que iba en corso con bandera francesa, habilitó al declarante de Capitán de dicho Buque, a quien puso el nombre que tiene por el sitio en que fue tomado; y que el motivo de haber sido apresado dicho falucho por las lanchas, fue efecto de haber quedado muy aterrado, y estar bastante distante el Bergantín, cuyas aguas seguía para poder acudir a defenderle; pues aunque lo intentó y dio caza a las lanchas, fue inútil, por haberse acogido estas a la costa, bajo la Torre, con el falucho apresado».

Interrogado acerca de la artillería que montaba, afirmó «que dos cañones del calibre de a cuatro, algunos fusiles y sables, pólvora y balas para dicha artillería y armas»; con respecto al número de personas que componían su dotación, el inglés concluyó «que de veinte incluso la del capitán»<sup>9</sup>. El segundo de Melvill, Edward King (su rol a bordo del corso era el de *gunner's yeoman* [*sic*]), ofreció un testimonio similar al de su superior. La junta del departamento de Cartagena declaró que el *Alboran* se comprase «para servicio de la Real Armada por el valor de los 8,641 reales y 18 mrs. en que ha sido avaluado (*sic*)»<sup>10</sup>. Meses después, las fuerzas sutiles de Torres pasaron a servir al apostadero de Palma de Mallorca, y entre ellas se encontraba, en efecto, este falucho (armado con un cañón de a 6 libras, tripulado por veinte marineros y con dos efectivos de tropa de artillería de brigada), incorporado a la Real Armada desde el año anterior al mando del teniente de fragata Manuel Agüero<sup>11</sup>.

En el escenario americano, ya en el número 157 de esta revista tuvimos la oportunidad de estudiar la labor encomiable que desempeñó Juan de Araoz, comandante del departamento de marina de La Habana, organizando las fuerzas de las escuadras que subsistieron en este puerto cubano durante el conflicto anglo-español (1796-1802) [VELA: 2022b]; no menos esmero puso en habilitar lanchas cañoneras para proteger la navegación costera<sup>12</sup>.

Durante el expresado conflicto, los encargados de coadyuvar a las operaciones de la Armada, en lo que a escolta de embarcaciones de cabotaje se refiere, fueron «guardacostas de Su Majestad» con patente de corso<sup>13</sup>. Lejos de atemorizarse, estos corsarios se adentraban en aguas británicas para buscar naves a las que apresar, y en alguna ocasión se batían mano a mano contra

(9) *Ibidem*.

(10) *Ibidem*. Francisco de Borja a Antonio Monton, 21/11/1798.

(11) Archivo General de Marina Álvaro de Bazán (AGMAB), Corso y Presas, leg. 5216. «Estado que manifiesta[n] las fuerzas sutiles de S.M. congregadas en la isla ...», 9/7/1799.

(12) AGMAB, Corso y Presas, leg. 5219. «Ent.<sup>do</sup> del serbicio q. Han hecho en la Havana las 6 Lanchas cañoneras y Goleta destinadas á aquel corso», 1 de enero de 1801.

(13) La que se encargaba de costear los sueldos de las dotaciones era la Real Hacienda, e igualmente la reparación y habilitación de las naves se ejecutaba por cuenta del Estado, en los arsenales de Marina, «como se hace con los buques de guerra». AGMAB, Expediciones a Indias (EaI), sign. 35.105. «Proyecto que forma el Comand.<sup>te</sup> G.<sup>ral</sup> de Mar.<sup>na</sup> ...».

ténders enemigos<sup>14</sup>. De hecho, protagonizaron el primer apresamiento español de un tender británico en el Caribe, que procedemos a resumir.

Capturada una pequeña goleta por la fragata HMS *Juno* y habilitada como *tender vessel* de la misma<sup>15</sup>, cruzaba al sur de Jamaica cuando, en el verano de 1801, avistó un falucho cañonero y una goleta guardacostas de Cuba, los cuales navegaban de vuelta encontrada. Los británicos no enarbolaron su pabellón hasta estar a tiro de pistola. En ese momento, dispararon su carronada, cuyo retroceso causó la destrucción de su cureña, por lo que, tras una descarga de mosquetería, la goleta británica maniobró para distanciarse de los españoles. No lo logró, pues el falucho, más veloz, fue acortando distancias mientras abría fuego con su cañón de a 18 libras. La caza se prolongó otras cuatro horas, hasta que, precisados los enemigos de emplear sus remos por tener el velamen acribillado, la continuaron hasta consumir sus municiones. Apresada la goleta británica por el falucho, los prisioneros fueron conducidos al puerto de Trinidad, en Cuba (BOWERS: 1833, pp. 65-67. O'BYRNE: 2012a, pp. 1193-1196).

Los guardacostas se resarcían así de la sangrienta acción acaecida en el surgidero cubano de Gibara, el 22 de marzo de 1801 anterior. En esa ocasión, las lanchas cañoneras guardacostas *Pez Volador*, *Dolores* y *Favorito* escoltaban un convoy cuando fueron atacadas por siete botes esquiados con 35 a 40 hombres cada uno, pertenecientes a las fragatas HMS *Andromache* y HMS *Cleopatra* (OSLER: 1835, pp. 369-370). Varias embarcaciones del convoy fueron abordadas, pero a causa del incesante fuego, que «casi destruyó» todos los botes de las fragatas, los británicos solo pudieron adueñarse de la cañonera *Pez Volador*, tras de lo cual se retiraron a sus buques<sup>1516</sup>.

La falta de medios padecida entre los años 1796 y 1802 hizo que la metrópoli tomase medidas tan extraordinarias como contundentes, entre ellas, la incorporación del correo marítimo y de los buques guardacostas corsarios a la Real Armada (1802)<sup>17</sup>.

(14) El 5 de octubre 1799, la goleta HMS *Ferret* (tender del navío HMS *Abergavenny*), artillada con seis cañones de a 3 libras y con una dotación de 45 individuos bajo las órdenes del teniente Michael Fitton, tuvo un combate indeciso, que duró hora y media, con una goleta corsaria española «guardacostas», al NE de Jamaica; de esta acción, las fuentes refieren que el buque español hubo de retirarse a Santiago de Cuba y que, acribillada la arboladura del tender, este no pudo darle caza.

(15) Se le confirió su mando probablemente al teniente Eaton Stannard Travers, con el guardiamarina William Bowers y una dotación compuesta por una veintena de individuos.

(16) AGMAB, Cuerpo General, 620/1036. Exp. Antonio de Robles Carrasco, servicios. Un oficial de la *Cleopatra* afirmaría: «Perdimos a nuestro bravo primer teniente Taylor, que recibió un disparo en el corazón, y a tres hombres, uno de los cuales un cañonazo le llevó limpiamente la cabeza, otro fue partido en dos pedazos, y el tercero fue derribado hasta hacerse átomos. Nosotros también tuvimos un guardiamarina y seis hombres heridos; pero gracias a Dios todos están recuperados. La *Andromache* tuvo dos guardiamarinas y cuatro marineros muertos, y diez heridos graves. Los oficiales y hombres de ambas naves combatieron noblemente». *The Naval Chronicle*, 5, p. 3. «A Letter from an Officer of his Majesty's Frigate *Cleopatra*...». Véase RIVERO: 1965, pp. 172-173.

(17) Además de los buques, algunos de los capitanes guardacostas pasaron a la Armada en clase de alféreces de fragata, tales como Rafael Yglesias, José Briones o Antonio Robles. AGMAB, EaI, sign. 35.105, 7/11/1804.



## Ténders en el Caribe y el golfo de México (1805-1807)

La noticia de la reanudación de las hostilidades contra el Reino Unido (1804-1808) sorprendió al Caribe y al golfo de México en una situación naval deplorable, como resultado de la pésima administración de las matrículas de mar y del ruinoso estado de la economía.

En febrero de 1805 iba para dos años que la escuadra de La Habana no recibía los situados novohispanos con los que preservar a flote sus buques; así, los navíos de línea estaban varados en el fango del arsenal, y solo el *San Lorenzo* se encontraba carenándose, aunque imposibilitado para navegar; la fragata *Gloria*, raramente armada y que izaba en puerto la insignia del general Araoz, solo servía de guardia<sup>18</sup> debido al mal estado de su carena; igualmente, las fragatas *Sirena*, *Minerva* y *Perpetua*, desarmadas, se consideraban «de exclusión»; no así la *Nuestra Señora de la O*, destinada en Veracruz, aunque con averías; de la fragata *Pomona*, recién incorporada a la escuadra, se decía que más de la mitad de su dotación era gente de leva y que poco éxito podría garantizar en un combate<sup>19</sup>.

En cuanto a corbetas y bergantines, se encontraban desarmados por falta de medios para habilitarlos en condiciones de navegabilidad; los únicos buques de los que Araoz pudo echar mano para resguardar las costas antillanas fueron embarcaciones guardacostas, en concreto lanchas cañoneras, dos bergantines (*Lince* y *San Julián*) y una goleta esquife (*Favorito*)<sup>20</sup>. Esta merma de unidades se tradujo en pérdida de buques y en la presencia impune sobre las costas de Cuba, Veracruz y Campeche de naves británicas con base en Jamaica, de cuyos puertos habían salido dos navíos, quince fragatas y veinte unidades menores al declararse la guerra (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, p. 64).

Una de las embarcaciones que partieron de dicha isla fue la corbeta HMS *Echo*, del capitán Edmund Boger, un tirano que a base de latigazos no dudaba en castigar a sus subordinados, ya fuese porque estos se quedaban dormidos en las guardias o por desobedecer sus órdenes<sup>21</sup>. Estando el 27 de marzo 1805 situado cuatro o cinco leguas al suroeste de La Habana, Boger apresó una goleta mercante española que navegaba desde Florida a la capital cubana cargada con pescado. Tras marinarla con un oficial y cinco hombres, navegó en compañía de su captura hasta que, el 30 de marzo, decidió convertirla en su tender cuando ambas embarcaciones se hallaban ocho leguas al sur de las islas de Tortugas Secas. El capitán inglés armó la goleta con una carronada del calibre de a 12 libras y dos cañones de a 2, tripulándola con dieciséis hombres más y poniéndola al cargo del guardiamarina que ejercía de teniente de navío

(18) Según el *Diccionario marítimo* del erudito Navarrete (1831), «buque estacionado en un puerto para cuidar de su policía» (*sic*).

(19) AGMAB, EaI, sign. 37.008. Escrito de Juan de Araoz, 15/2/1805.

(20) *Ibidem*. Escrito de Juan de Araoz, 27/2/1805.

(21) TNA, ADM 52/3607, *Echo's master log*. Relación de la presa española e individuos para marinarla.



La goleta de guerra *Elizabet* abre su fuego contra el *tender vessel* de Samuel Roberts, mientras el esquife *Favorito* sigue las aguas de la goleta. Recreación original de Carlos Parrilla Penagos para ilustrar el artículo

(*acting lieutenant*), Samuel Roberts<sup>22</sup>; acto seguido, la despachó hacia la bahía de Tampa (Florida), con catorce días de provisiones, para perjudicar los intereses españoles en la zona.

Tan pronto como las dos embarcaciones se perdieron mutuamente de vista, la goleta encaminó su derrota, no sin antes recorrer la costa cubana hacia el oeste para aprovechar los vientos alisios. Dos días después, la goleta tender era avistada por la de guerra española *Elizabet*<sup>23</sup>, que al mando del alférez de fragata José Fernández Texeiro regresaba a Cuba con la correspondencia de Florida; la española estaba asignada a los guardacostas de la isla y ejercía también, según las circunstancias, de correo marítimo y de buque hidrográfico. Además, en Bahía Honda (Cuba) tuvo la felicidad de encontrar a la goleta esquife *Favorito*, gobernada por el alférez de fragata Salvador Spadafora y

---

(22) TNA, ADM 36/17074. Según el rol de equipaje de la corbeta *Echo*, Samuel Roberts (guardiamarina de veintinueve años natural de Cork) transbordó el 2 de marzo 1805 a la corbeta HMS *Echo*, procedente del HMS *L'Hercule*.

(23) En 1793, los realistas franceses entregaron a Carlos IV, en la isla de Trinidad, una división de buques de guerra entre la que se encontraba una goleta nombrada *L'Élisabeth* (que fue incorporada a la Armada).

dedicada a la escolta de convoyes de víveres. Ambos buques emprendieron conjuntamente la navegación de retorno, cuando se toparon de vuelta encontrada con la goleta británica.

Los españoles, más veloces, consiguieron cortarle el paso, para inmediatamente intentar reconocerla por la fuerza. Raramente un *tender vessel* de la Royal Navy, en esta época y por muy pequeño que fuera, se rendía sin presentar decorosa defensa, y ese fue el caso aquel primero de abril. Así, se inició un duro cañoneo entre ambas partes, desigual y ventajoso para los españoles dada la superioridad en el artillado —el *Favorito* era del porte de cuatro cañones, mientras que la goleta correo montaba ocho piezas de artillería—. Habiéndose situado la *Elizabet* a tiro de pistola, Roberts se transfirió con algunos de sus hombres a la lancha de su embarcación e intentó, sable en mano, abordar cruentamente a la goleta correo, pero los británicos fueron rechazados en el intento. Proseguido el cañoneo por parte de los españoles, su artillería, de superior calibre, logró menguar las fuerzas del británico, que a los tres cuartos de hora hubo de rendirse a las armas rojigualdas del rey. La nave apresada, acribillada a cañonazos, se fue a pique poco después de haberse rendido<sup>24</sup>. El historiador John Marshall, en su *Royal Navy Biography* (1830), alabó la conducta del oficial británico, sin dar el nombre de los adversarios: «... determinado [Roberts] a defender su pequeña embarcación hasta las últimas consecuencias, los combatió media hora y no cedió hasta que empezó a hundirse, llevándose al fondo con él a todos los muertos y heridos» (MARSHALL: 1830, pp. 28-31).

Dueña la Royal Navy de las aguas caribeñas, el 2 de abril 1805 (al día siguiente), la *Elizabet* de Texeiro padeció por espacio de hora y cuarto el fuego de dos goletas enemigas que, a vanguardia de la corbeta HMS *Bacchante*, del capitán Charles Dashwood, la cañonearon al mismo tiempo. Habiendo logrado salvar en el puerto de Cabañas los pliegos y correspondencia que llevaba, desmantelada de todo su aparejo e inutilizado su casco, la goleta fue capturada por el adversario. El alférez Spadafora, sin embargo, consiguió escabullirse con su esquife y perder al enemigo de vista. Durante este último combate fue herido levemente el alférez Texeiro, cuyo «honor y responsabilidad» quedaron «indemnes», pese a la pérdida del buque, como se acreditó en consejo de guerra<sup>25</sup>. Ya bajo pabellón británico, y estacionada en el Caribe, la rebautizada como HMS *Elizabeth* desaparecería en septiembre 1807, con toda su dotación, engullida por las olas de un huracán (HEPPER: 2023).

---

(24) AGMAB, Pilotos, leg. 3889/17. Servicios de José Fernández Texeiro, 1807. Se lee: «Regresando de Panzacola à este Puerto con la Goleta Correo de su mando la *Elizabet* en conserva del Guarda Costa de aquella Plaza, el *Favorito* en primero de Abril de mil ochocientos sinco (*sic*), batieron y rindieron à los tres quartos de hora de combate una Goleta Ynglesa represa mandada p.º el Ten.º de Navío de aquella Nación M.º Samuel Roberts, q.º a poco rato se fue a pique, haviendo antes rechazado su Lancha, q. se exforzó à dar el abordage por la popa de la Goleta *Elizabet* del mando del exponente».

(25) AGMAB, Pilotos, leg. 3889/17. Servicios de José Fernández Texeiro. La Habana, 11 agosto 1806.

Dentro de las campañas del bloqueo a las costas españolas, es numerosa la correspondencia de oficiales británicos en la que emplean los términos «to cut her out», que generalmente se refieren al modo de capturar una embarcación en un puerto u fondeadero. Para ello se enviaban al ataque embarcaciones menores con parte de la dotación que, merced a un abordaje por sorpresa, se imponía al enemigo y, tras picar los elementos de amarre, remolcaba la presa hacia el buque apresador. Teniendo en cuenta los peligrosos bajos de la costa, el viento, las mareas y las corrientes, estas operaciones se ejecutaban aprovechando la oscuridad de la noche, para burlar la vigilancia del contrincante (en especial, de las eventuales baterías de tierra que pudiesen custodiar la entrada al puerto). Los *tender vessels* participarían ampliamente en este tipo de operaciones<sup>26</sup>. Para llevarlas a cabo, los buques británicos no dudaban en presentarse sobre Veracruz, apostadero de los guardacostas del Seno Mexicano, «cuyos canales al Norte y Sur facilitaban entrar y salir con los propios vientos, el carácter emprendedor de los ingleses y la posibilidad de sorprender, en favor de una noche oscura, el fondeadero, quemar los buques o picar sus cables, sin que las fortificaciones pudieran impedirlo»<sup>27</sup>.

Pero estas correrías no siempre favorecieron a la Royal Navy<sup>28</sup>. En este sentido, con el fin de apresar un bergantín mercante, el 7 de julio 1805 la fragata HMS *Diana*, que también armó su propio tender, dirigió su lancha al fondeadero de Campeche. Pero una cañonera española, aproximándose a fuerza de remos, se interpuso a su paso y le disparó dos cañonazos que le cayeron dentro, «de que resultó suspenderse la boga, alborotarse todos y caer de espaldas uno de sus oficiales que estaba en pie en el banco mayor, el que en mi concepto quedó muerto o muy mal herido con mucha parte de aquella porción de gente». La lancha británica hubo de retirarse estrepitosamente<sup>29</sup>.

No ocurrió lo mismo con las embarcaciones menores que, el 7 de enero 1806, la fragata HMS *Franchise* despachó al mismo fondeadero, la cuales se adueñaron a su paso del bergantín de guerra *El Raposo* y la goleta mercante *El Carmen*. El antes citado Charles Dashwood, capitán de la fragata, ordenó convertir la goleta en su tender, artillándola y tripulándola con veintisiete

---

(26) *The Naval Chronicle*, 15, p. 75, «*Marianne* schooner, Balize, Sept. 4, 1805». Apresamiento en Trujillo de la goleta *Caridad Perfecta* por el tender del HMS *Swift*, nombrado *Marianne*.

(27) AGMAB, EaI, sign. 41.040. Ciriaco Cevallos. Veracruz, 1/10/1806.

(28) El 5 de febrero 1798, el bergantín *Galgo*, del mando de José Rodríguez de Arias, rechazó diez lanchas y botes de una división británica que obligó al buque a tomar el puerto de Matanzas. AGMAB, hoja de servicios del entonces AF Rufino de Torrontegui y Fernández de Landa, que sirvió a bordo del *Galgo*.

(29) Archivo General de la Nación de México (AGNM), Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 013, Marina, caja 4296, 7 fojas, 1805. Partes de José Mariche y Antonio Vázquez, 8/7/1805. La lancha británica se acabó retirando, y la *Diana* escapó. «La fragata enemiga que anda por estas costas ha apresado el falucho de S.M. que manda el teniente de navío D. Luis Cabaleri, el que trae de Mosca [tender] consigo la citada fragata ya» (AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 045 (Marina, caja 5495). Escrito de 28/7/1805, Phelipe M.<sup>a</sup> Codallos).

hombres de mar bajo el mando del teniente Thomas John Peshall –*El Raposo* sería conducido a Jamaica y agregado a la Royal Navy—. Luego de que el ténder parlamentase en Campeche para desembarcar prisioneros españoles, se abatió sobre él un temporal que lo separó de la fragata. Y, dirigiéndose dos días después a Veracruz con el fin de encontrarla, *El Carmen* zozobró y se hundió. El 21 de enero 1806 la *Franchise* encontró los restos del bajel flotando en la costa de Tabasco<sup>30</sup>. Años después del desgraciado suceso, aprovechando la alianza hispano-inglesa durante la guerra de la Independencia, las autoridades de Nueva España intentaron en vano localizar al teniente Peshall (luego de una conmovedora súplica de su madre), quien resultó que había perecido en el naufragio.

Precisamente en el Campeche de 1806 conseguimos documentar más operaciones de ténders británicos en el golfo de México, consecuencia directa de padecer un destino trágico, representados en el cuadro siguiente.

Cuadro 1. TÉNDERS NAUFRAGADOS EN MÉXICO EN 1806 (DATOS RECADADOS POR EL AUTOR)

<i>Ténder</i>	<i>Buque apresador</i>	<i>Mes y año de operación</i>
Goleta <i>El Carmen</i>	HMS <i>Franchise</i>	Enero de 1806. Naufragó
Goleta	HMS <i>Pique</i>	Junio de 1806. El ténder capturó un pailebote español, fletado desde Campeche precisamente para salir en busca de unos náufragos
Goleta <i>Dolores</i>	HMS <i>Orpheus</i>	Noviembre de 1806. Naufragó
Balandra	HMS <i>Pelican</i>	Se ignora, en 1806. Naufragó

Este cuadro aporta datos significativos. Primero porque, por el caso de la *Franchise*, deducimos que los ténders no tenían forzosamente que ser *condenados* por el juzgado de un vicealmirantazgo antes de entrar en servicio en la Royal Navy, sino que se los incorporaba sobre el terreno para ayudar a los buques apresadores en sus operaciones militares; en segundo lugar, por el caso de la *Pique* vemos que los ténders no dudaban en acometer a todo buque que viesen, sin reparar en que estuvieran dedicados a fines humanitarios<sup>31</sup>.

Del ténder de la *Orpheus*, a la sazón una goleta cañonera titulada *Nuestra Señora de los Dolores*, armada con un cañón de a 9, dos de a 4 y cuatro pedreros<sup>32</sup>, informó la *Gaceta de México* que quedó «dotada por ingleses y expedida

(30) *The Naval Chronicle for 1812: containing...* vol. 27, «Biographical memoir of Thomas John Peshall, Esq. Lieutenant in the Royal Navy», pp. 265-303. *Ibidem*, vol. 34, pp. 402-403.

(31) El pailebote se nombraba *Ángel de la Guarda*, y la goleta naufragada era el *Serpentón*. AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 013 (Marina, caja 2989). Jose Faustina Urosa, 19/6/1806.

(32) *The Naval Chronicle*, 17, p. 315, «His Majesty's Ship *Orpheus*, at Sea, November 21» (1806).





á cruzar sobre las costas de Tabasco»<sup>33</sup>. No corrió demasiadas aventuras pues, a causa de un temporal, el 3 de diciembre 1806 se hizo pedazos en la costa de La Antigua (Villa Rica), quedando prisioneros sus oficiales —entre estos, el guardiamarina Benjamin Roberts—. En la playa se encontró su bote, varado y sin velas, el cual fue carenado y puesto en venta, pues no resultaba «apropósito [a propósito] por su poca manga y mucha quilla para el servicio en este puerto, castillo ni buques de S.M. surtos en él [Campeche]»<sup>34</sup>. Igualmente, del tender que armó el bergantín *Pelican* se sabe que lo mandaba el teniente William Henry Swymer, quien pereció en las mismas aguas<sup>35</sup>.

«Al público piadoso y compasivo». Cartel que se repartió por Nueva España, en 1809, para encontrar al teniente Peshall, del tender *El Carmen*. Archivo General de Indias, Cuba, leg. 1704

el constante bloqueo británico, ejecutado, entre otros buques, por los enumerados en el cuadro 1 y sus tenders—. Para ello realizaban «repetidas salidas para perseguir y aniquilar el contrabando, y se ha protegido el comercio de cabotaje dándole en los últimos ocho meses hasta diez y nueve convoyes», socorriendo con caudales entre 1805-1806 la Florida, Cuba, Provincia de Yucatán y Presidio del Carmen, «sin que los ingleses hayan podido interceptar ninguna [expedición], a pesar de sus esfuerzos determinados para ello»<sup>36</sup>.

Testigo Campeche de los infortunios que causaban los vendavales, entre 1806 y 1807 anduvieron encerrados en sus dependencias, además de los

(33) *Gaceta de México*, XIV, 8, correspondiente al 28 de enero de 1807.  
 (34) AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, exp. 037 (Indiferente de Guerra, caja 3143); Pedro de Alonso a José de Iturrigaray, 17 de enero 1807. Véase ib., exp. 001 (Marina, caja 0714), 1807, 29 folios. Acerca de la venta del bote, véase ib., Archivo Histórico de Hacienda (008), vol. 766.  
 (35) *The New Navy List, compiled by C. Haultain*, p. 189. (1853).  
 (36) AGMAM, Eaf, sign. 41.040. Ciriaco Cevallos. Veracruz, 1/10/1806.



oficiales capturados en los ténדרs, los guardiamarinas Wilson Braddyll Bigland, Charles Joseph Cater y Edward Watson –el primero, de la fragata HMS *Surveillante*, rendido mientras comandaba una presa mercante, y los segundos, pertenecientes a la HMS *Fortunée*–, quienes, marinando una goleta correo apresada por dicha fragata (nombrada *Ana María*, alias *El Trueno*)<sup>37</sup>, acabaron siendo arrastrados a Veracruz por una tormenta tropical.

### Acciones navales en Costa Firme

La guerra en el Caribe se extendió a las turquesas aguas de Costa Firme, del resguardo de cuyo litoral se encargaron los guardacostas de Cartagena de Indias y Puerto Cabello. Dirigía los primeros el comandante de Marina de aquella plaza, Miguel-Antonio de Irigoyen, cuyos buques realizaban cruceros que se extendían por las aguas del Darién, las islas de San Bernardo, Mercedes y Carmen, costa de los Mosquitos, isla de San Andrés, Portobelo y Santa Marta (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, p. 66).

Por este tiempo, la Marina británica cooperaba con los independentistas venezolanos dirigidos por Francisco Miranda, que en mayo 1806 intentó desembarcar con una flotilla, al este de Ocumares, para provocar un alzamiento contra España, intentona que impidieron los bergantines guardacostas *Argos* y *Celoso*. Un mes más tarde, la Royal Navy despachó al ténדר *Flying Fish* desde sus posesiones antillanas, para navegar por la costa venezolana y asistir a Miranda en sus operaciones militares. Reemplazado el pequeño bajel por la corbeta HMS *Lilly*<sup>38</sup>, no tardó esta en presentarse a vista de Caracas para armar su propio ténדר, el cual fue capturado por dos corsarios españoles, que condujeron la presa a Cumaná (O'BYRNE: 1849b, p. 55).

De los guardacostas de Costa Firme se documentan por este tiempo algunas acciones navales en las que hicieron huir a buques de la Royal Navy que especificamos en el cuadro siguiente:

Cuadro 2. ACCIONES NAVALES POR LOS GUARDACOSTAS DE COSTA FIRME

<i>Guardacostas</i>	<i>Buque Royal Navy</i>	<i>Fecha acción naval</i>
Cartagena de Indias	Bergantín HMS <i>Elk</i>	15 de octubre 1805 <sup>39</sup>
–	Corbeta HMS <i>Peterell</i>	2-4 de septiembre 1806 <sup>40</sup>
–	Corbeta HMS <i>Lark</i>	4 de febrero 1807

(37) AGNM, exp. 023 (Marina, caja 4359), exp. 074 (Marina, caja 4758) y exp. 023 (Marina, caja 1187). Referencias a *El Trueno*, 1805-1806.

(38) *Scots Magazine, and Edinburgh Literary Miscellany*, 68, p. 558 (1806).

(39) AGMAB, Corso y Presas, 5226. Oficio de Miguel Antonio de Irigoyen para Francisco Gil y Lemos, 19/10/1805.

(40) AGMAB, Eal, sign. 42.033. Miguel-Antonio de Irigoyen a Francisco Gil de Lemos, 30/10/1806. La *Peterell* tuvo dos combates con las cañoneras; el primero ocurrió el 2 de septiembre y tuvo un herido; el día 4 tuvo seis muertos y tres heridos, entre los primeros, el guardiamarina George Ramsden (TNA, ADM 51/1654. Diario de navegación del HMS *Peterell*).

Puerto Cabello	Fragata HMS <i>Galatea</i>	24 de marzo 1807 <sup>41</sup>
Cartagena de Indias	Bergantín HMS <i>Wolf</i>	31 de octubre 1807

Los detalles de las acciones contenidas en el cuadro 2 aparecen recogidos, especialmente, en los diarios de navegación de sus capitanes, custodiados en Londres, pero no nos detendremos en ellos por no ser estas escaramuzas parte del tema principal del artículo. Sin embargo, no dejaremos pasar la oportunidad de mencionar el rol que desempeñó en estos guardacostas el alférez de navío Diego de Quevedo Obregón, oficial montañés que al mando del falucho *El Fogoso*<sup>42</sup> se distinguió desde bien temprano apresando buques contrabandistas<sup>43</sup>. Destacado a una comisión hidrográfica, al tiempo que escoltaba un convoy y navegaba en compañía de dos cañoneras<sup>44</sup>, al amanecer del 4 de febrero 1807 se encontraba dos leguas al norte de Punta del Zapote (bahía de Cispatá, Costa Firme), cuando avistó unas velas sospechosas que, alterando el rumbo, comenzaron a perseguir al falucho. Eran estas velas la corbeta británica de 24 piezas HMS *Lark* (capitán, Robert Nicholas) y las goletas *El Postillón* y *El Carmen*, ambas apresadas por la propia corbeta el 26 de enero anterior<sup>45</sup>, artilladas con tres y cinco piezas, respectivamente, y marinadas por británicos. Dispersado el convoy, la disparidad de fuerzas hizo que la flotilla de Quevedo se internase en la referida bahía, buscando el cobijo de una batería de cuatro cañones que por entonces custodiaba su defensa.

Adentrándose en la bahía con viento fresco del noroeste, la corbeta británica silenció con sus cañones la batería pero, no pudiéndose acercar a la flotilla de Quevedo por la diferencia de calado, ancló a una legua y despachó sus botes, con la mayor parte de su dotación, para atacar a las embarcaciones de guerra españolas. Formadas estas en línea de combate, la cañonera *Concepción*, del piloto Miguel Patiño, que componía la retaguardia, repelió un intento de abordaje y acabó varada en la costa, siendo remolcada por los enemigos;

(41) TNA, ADM 51/1689; diario de navegación HMS *Galatea*: «... [at] 4 saw 3 Gun Boats at anchor In Niguatan Bay (...) fired a Broadside at them ...». AGMAB, EaI, sign. 42.065; Gerardo Murphy a Agustín Figueroa, 7/4/1807.

(42) Este falucho había sido construido en febrero de 1806, y su dotación estaba formada por 35 individuos. Iba artillado con un cañón de a 12 y dos obuses de a 4 libras. AGMAB, Guardacostas, 1186; estado general de los barcos guardacostas de Cartagena de Indias. *El Fogoso* medía 55,6 pies de eslora, 20,5 de manga y 7 de puntal (pies de Burgos), y arqueaba unas 52 toneladas.

(43) AGMAB, EaI, sign. 42.042, 15/2/1805. De segundo de la goleta *Postillón*, Quevedo tomó parte en la presa en la bahía de Bluefields de dos goletas contrabandistas inglesas el 10 y el 12 de enero de 1805, una nombrada *Britannia*.

(44) Balandra *Concepción* y lancha de fuerza núm. 3.

(45) El 26/1/1807, la corbeta HMS *Lark* avistó dos goletas guardacostas que navegaban cerca de Portobelo y habían salido de Cartagena de Indias; al día siguiente la corbeta tomó ambas goletas. Una era *El Postillón* (3), con 76 individuos de dotación a las órdenes del TF Vicente Lago, y la otra, *El Carmen* (5), de 72 hombres al cargo del AN Bartolome Rozo. AGMAB, Expediciones a Indias, sign. 42.037.

seguidamente, Nicholas destacó las goletas *El Postillón* y *El Carmen* para atacar a Quevedo, pero según este ambas quedaron varadas. Siendo repelido («a metralla, fusil y pistola») el abordaje de cuatro botes que intentaban apoderarse de *El Fogoso* y de la lancha núm. 3, del piloto Manuel Yáñez, los británicos se retiraron a las goletas, que Nicholas mandó quemar para evitar que fuesen represadas ante el embiste de los españoles. Pero solo lo consiguió con *El Carmen*, pues *El Postillón* arrió su pabellón y a las 17:00 se rindió a fuerza de recibir cañonazos de metralla. Quevedo consiguió represar igualmente la cañonera *Concepción*<sup>46</sup>, privando así de toda gloria a un capitán Nicholas que, escarmentado, hubo de retirarse hacia alta mar, habiendo tenido que desembarcar durante la acción a las dotaciones de aquellas dos goletas en un manglar. Ya de regreso en Jamaica, en señal de admiración, y por la bizarria demostrada por Quevedo en el combate, el capitán inglés le hizo llegar una bonita espada<sup>47</sup>.

Este combate naval aporta otro dato relevante para el tema abordado, relativo a la condición de los buques marinados por los británicos que entraron en combate (*El Postillón* y *El Carmen*). Nicholas jamás señaló que fuesen ténders, si bien a efectos prácticos difícilmente puede hallarse diferencia entre dichas goletas y los ténders marinados sobre el terreno expuestos en el cuadro 1.

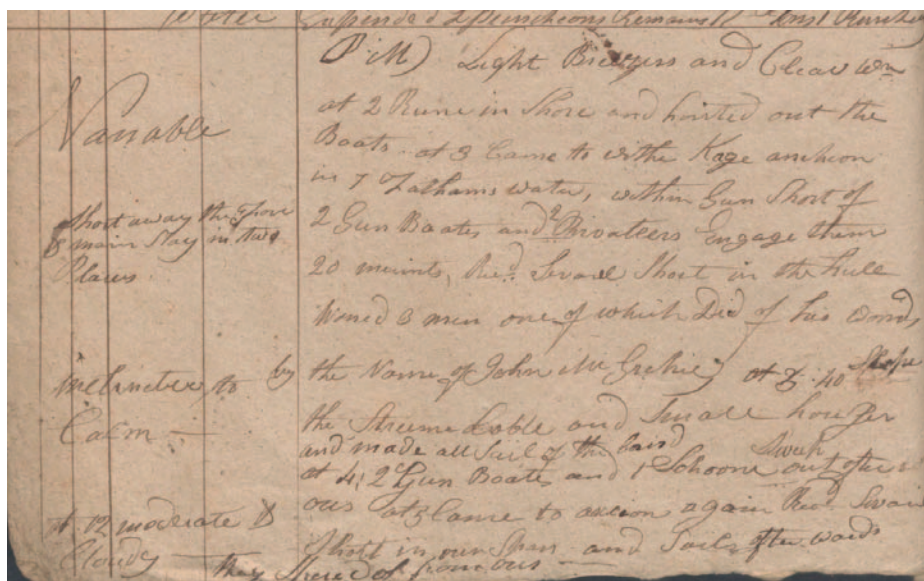
No cesarían aquí las batallas navales de Quevedo contra la Royal Navy. Navegando *El Fogoso* del Chocó a Cartagena de Indias, en compañía de la goleta *Aragonesa* y de dos lanchas cañoneras –todas al mando del teniente de fragata Rafael Trillo-Figueroa–, se encontraban sobre las islas de San Bernardo, en aguas de Cartagena de Indias, cuando el 31 de octubre 1807 trabaron combate contra el bergantín de 16 cañones HMS *Wolf*, del capitán Hall. Habiéndolo batido a tiro de fusil y separados de la acción, Trillo comisionó a Quevedo para cañonearlo por segunda vez, acción que duró desde las 16:00 hasta las 19:00, en que anocheció, circunstancia que aprovechó el bergantín británico para escapar con muchas averías y tres heridos (uno de los cuales falleció)<sup>48</sup>.

En febrero de 1808, Quevedo y su falucho cañonero presenciarían, en aguas de Cartagena de Indias, la destrucción del bergantín HMS *Raposa* (el antes citado *Raposo* tomado en Campeche), buque «pesado y malo en todos

(46) AGMAB, EaI, sign. 42.039. «Acción del falucho de Diego Quevedo y represa de la *Postillón*, *Concepción* y voladura de *El Carmen*». En palabras de Irigoyen: «Acción tan gloriosa y con tan pocas fuerzas conseguidas hará para siempre memorables en los fastos de la Armada a los que con tanto honor han contribuido a ella».

(47) *Ibidem*, sign. 42.037. Carta del vicealmirante James Dacres, de la estación naval de Jamaica, con traducción a 6/4/1807.

(48) AGMAB, Cuerpo General, 620/980; servicios Diego de Quevedo y de Obregón. TNA, ADM 52/3873, *Master's log of Wolf from the 24th september to the 4th of November 1807. The Naval Chronicle*, 19, p. 379, «Anecdote of a British sailor. Port Royal, Jamaica, February 1808». Por parte española hubo «dos muertos de bala de fusil y averías de corta entidad» (AGMAB, Cuerpo General, 620/1219. Servicios de Rafael Trillo-Figueroa y Ladrón de Guevara).



Detalle del diario de navegación del piloto del bergantín HMS *Wolf*, en el que documenta la acción contra la flotilla de Trillo-Figueroa y Quevedo. The National Archives, ADM 52/3873

sus aspectos»<sup>49</sup>, que fue incendiado por los británicos para evitar su apresamiento.

### El *Favorito*, último tender apresado por la Armada (1806)

El tráfico de cabotaje en el Cantábrico presentaba muchas adversidades, tanto por la presión que sobre sus costas ejercían los buques de guerra y de corso enemigos como por las galernas; los incidentes y apresamientos eran numerosos y ponían en evidencia el desamparo de las costas del norte de España. Por ello, a primeros de diciembre 1804 se dispuso que se fabricasen en Ferrol varios faluchos cañoneros, cuyo fin era transportar al departamento, desde las costas vascas, numerosos pertrechos de guerra. También se mandó construir seis cañoneros en San Sebastián y otros seis en Bilbao (GONZÁLEZ-ALLER: 2004, p. 96), de cuyo armamento se ocupó el teniente de navío Antonio de Mendoza-Moscoso<sup>50</sup>.

(49) AGNM, Instituciones Coloniales, Indiferente Virreinal, caja 5590, exp. 055 (Marina, caja 5590); Ciriaco de Ceballos a José Iturrigaray, 25/1/1806. *Ibidem*, parte del CF Manuel Díaz de Herrera al ser apresado por la *Franchise*, 23/1/1806.

(50) Archivo Foral de Vizcaya, fondo Gobierno y Asuntos Eclesiásticos, sign. AJ01627/031. Antonio de Mendoza a José Ibañez de la Rentería, 13 julio 1805. Para este

Terciando el bloqueo al departamento de Ferrol con el asalto a los puertos del Cantábrico, entre las unidades británicas que fueron destacadas para ello figuran el bergantín HMS *Surinam*, así como una división al mando del teniente Thomas Ussher, formada por los bergantines *Colpoys* y HMS *Haughty*, la goleta HMS *Felix*<sup>51</sup> y el cúter *Frisk*.

Las andanzas del *Surinam* incluyen la captura de un cachamarín nombrado *Alexandro*, que el capitán de aquel convirtió en su tender y encomendó al cargo del teniente John Ross (luego célebre almirante y explorador del Ártico)<sup>52</sup>, con otros quince individuos; bien artillado y con un bote a remolque, fue destinado a interrumpir la navegación de cabotaje vizcaína (ROSS: 1994, pp. 12-13). Fondeado el 17 de mayo 1806 sobre la barra de Portugalete, haciéndose pasar por un mercante se adueñó de un cachamarín español<sup>53</sup>. Con la mar en calma, fueron a su encuentro para apresarlo dos lanchas armadas, al cargo del teniente de granaderos del regimiento de Hibernia Ricardo-María Butler. A las 13:30 del mismo día 17, la lancha en que iba Butler entabló combate con el *Alexandro*. Habiéndose tiroteado recíprocamente con fusilería por espacio de una hora, resolvió Butler abordar al enemigo, y fue rechazado cruentamente tras padecer un muerto y siete heridos, entre estos el propio teniente de granaderos «con una bala atravesada de parte a parte por el vientre y con una leve contusión de bala perdida o fría en su pecho». La embarcación británica enseguida se dio a la fuga, no tomando parte en el abordaje la otra lancha española, regresando ambas al puerto. Terminada esta función, otras lanchas dirigieron más tarde su rumbo al británico, pero este escapó aprovechando una brisa<sup>54</sup>. No tuvieron la misma fortuna los del tender bergantín *Favorito*, mercante español apresado por la división del teniente Ussher<sup>55</sup>. Armado por los británicos con una carronada de a 18 libras, quedó a las órdenes de un teniente de navío, dos guardiamarinas y otros veintisiete individuos, siendo

---

propósito, el general Félix de Tejada solicitó ayuda a los consulados de Santander, Bilbao, La Coruña y San Sebastián, pero las contestaciones fueron desalentadoras.

(51) Esta goleta, de 14 carronadas de a 16 y 12 libras, tuvo un enfrentamiento indeciso, en abril 1805 y a vista de Santander, con el corsario español *Vengador*, de 14 cañones de a 3, cuyo capitán, Antonio de Arana, redactó una relación del combate que puede estudiarse en GONZÁLEZ-ALLER: 2004, pp. 561-562, así como en *Dispatches and Letters Relating to the Blockade of Brest, 1803-1805* II. Núm. 478, «Lieutenant Bourne to Lord Gardner. Felix, off Santander, 13th April, 1805», pp. 229-231. Publications of the Navy Records Society XXI.

(52) La *Surinam* apresó los mercantes *El Pacífico*, *La Tomasa*, el dicho *Alexandro* y el *Santo Domingo*. Este último buque apresado por el tender ese mismo día 17 de mayo era un cachamarín que pertenecía a Domingo de Villabaso y procedía de Santander con una carga de cueros. Las fuentes españolas describen al *Alexandro* como una «pinaza» o «lanchón de cubierta», capturado sobre cabo de Peñas por los ingleses al patrón mercante Gabriel de Baraiz.

(53) Archivo Foral de Vizcaya, fondo Seguridad Pública, Guerras y Servicio Militar, sign. AQ00650/063. Oficio del alcalde de Plencia informando del combate, 1806.

(54) *Ibidem*. Véase también DUNCAN: 1806, p. 219.

(55) El 30 de junio 1806, el *Frisk* y el *Colpoys* apresaron dos cachamarines franceses y otro español (*The London Gazette*, 16.103 [1807]), mientras que el *Haughty* y la *Felix* apresaron, el 3 de julio 1806, los mercantes *Diligencia*, *San José* y *San Antonio* y *Ánimas* (*The London Gazette*, 16.365 [1810]).



comisionado a practicar el corso por la misma costa. Este tender se rindió, cerca de cabo Machichaco, a una división de guardacostas cañoneros mandada por el citado teniente de navío Mendoza-Moscoso, quien gobernando los faluchos *Alcón* (de su propio mando), *Vencejo*, *Gorrión* y *Gavilán* condujo la presa a San Sebastián el 11 de julio 1806, encerrando a los británicos en el castillo de la Mota<sup>56</sup>.

## Conclusiones

Este artículo aporta luz acerca de la manera de operar que tenían los *tender vessels*, buques escasamente estudiados por la historiografía inglesa y que dan buena prueba del apogeo naval británico durante las guerras de Coalición.

De los casos estudiados se deduce que el teatro de operaciones en que tomaron parte los tenders se ubicaba en aguas cercanas a la costa, tanto para el continente europeo como para el americano. Así se entiende que sus contrincentes fuesen, mayormente, embarcaciones dedicadas a la protección del tráfico de cabotaje, como lanchas cañoneras o guardacostas de la Corona.

Con respecto a los tenders británicos perdidos en combate contra los españoles –siempre deseados para el canje de oficiales de guerra–, es tan escasa la documentación y fluctúa tanto en fechas que carece de sentido organizarlos en cuadros por años de actuación, área marítima de operación u origen; en Europa apenas hemos podido documentar dos capturas (la del *Alboran*, en 1798, y la del *Favorito*, en 1806), mientras que en América solo se han podido hallar dos casos claros (tender de la fragata HMS *Juno* en 1801 y de la HMS *Echo* en 1805). Este hecho responde a la condición de unidades de guerra de las embarcaciones documentadas, de pleno derecho de la Royal Navy y que no hallará el lector en ningún listado de pérdidas navales de la época.

Si bien este trabajo no estudia en profundidad todos los tenders que existieron (la Marina británica operó más de cincuenta), sí recoge acciones navales nunca antes documentadas y beneficiosas para la Marina española.

Los casos estudiados sirven para corroborar la importancia de los guardacostas para evitar el pillaje de unidades menores enemigas, especialmente de esta clase de embarcaciones que, en ocasiones, operaron a su voluntad sin ser molestadas.

---

(56) El *Favorito* resultó ser «una presa española que los ingleses habían apresado y armado en bergantín, para que anduviese al corso por esta costa, con una carronada de a 18 y 25 hombres con fusiles, entre ellos un teniente de navío, otro de infantería, y dos guardias marinas, cuyos prisioneros quedan en este castillo de la Mota» (AGMAB, Corso y Presas, leg. 5227. Antonio Oleguer Feliu al príncipe de la Paz, 11/7/1806). Otra fuente afirma que «la división de cañoneros del mando del teniente de navío Don Antonio de Mendoza apresó el bergantín inglés nombrado *Favorito*, armado con una carronada y 28 hombres, entre ellos tres oficiales de guerra» (Archivo del Museo Naval, Ms. 472, doc. 9. «Acciones señaladas ...»).



**Referencias bibliográficas**

- BOWERS, William (1833). *Naval Adventures during Thirty-five Year's Service* I. Richard Bentley.
- CAVELL, Samantha (2012). *Midshipmen and Quarterdeck Boys in the British Navy, 1771-1831*. The Boydell Press.
- DOE, Helen y HARDING, Richard (2012). *Naval Leadership and Management, 1650-1950*. The Boydell Press.
- DUNCAN, Archibald (1806). *The British Trident; or, Register of Naval Actions* V. James Cundee.
- GARDINER, Robert (2011). *Warships of the Napoleonic Era*. Seaforth Publishing.
- GONZÁLEZ-ALLER, José Ignacio (2004). *La campaña de Trafalgar (1804-1805)*. *Corpus documental* I. Ministerio de Defensa.
- HENDERSON, James (1972). *An Account of the Smallest Vessels of the Royal Navy during the Great Wars, 1793 to 1815*. Naval Institute Press.
- HEPPER, David (2023). *British Warship Losses in the Age of Sail: 1649-1859*. Pen & Sword Books, Ltd.
- JAMES, Williams (1837). *The Naval History of Great Britain* III. Richard Bentley.
- MARSHALL, John (1830). *Royal Naval Biography; or, Memoirs of the Services of all the Flag-officers...* IV. Londres, Samuel Roberts.
- MOORE, J.J. (1805). *The Midshipman's or British Mariner's Vocabulary*. Londres.
- O'BYRNE, William (1849a). *A Naval Biographical Dictionary...* II. J. Murray.
- (1849b). *A Naval Biographical Dictionary...* I. J. Murray.
- OSLER, Edward (1835). *The Life of Admiral Viscount Exmouth*. Smith, Elder and Company.
- RIVERO MUÑIZ, José (1965). *Tabaco, su historia en Cuba* II. Instituto de Historia, Academia de Ciencias de Cuba.
- ROSS, James Maurice (1994). *Polar Pioneers: John Ross and James Clark Ross*. McGill-Queen's Press.
- VELA CUADROS, Rubén E. (2022a). Las divisiones de Juan Lodares y Manuel Emparán. Acciones navales en las guerras de Coalición (1797-1799). *Revista de Historia Naval*, 155, 71-102.
- (2022b). Las divisiones de las escuadras de La Habana durante el conflicto anglo-español (1796-1801). *Revista de Historia Naval*, 157, 27-62.

# 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 por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es [rhn@mde.es](mailto:rhn@mde.es)

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. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, 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. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, 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.

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.

## **Instrucciones para Publicar**

Las instrucciones para publicar en la Revista de Historia Naval están recogidas en el documento Normas de Edición y Publicación del Ministerio de Defensa que se puede consultar en el siguiente [enlace](#).

Publicación de Contenidos

# LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Guillermo ORTIZ IBÁÑEZ  
Director técnico de la Biblioteca Central de Marina  
Madrid, España

## LA HISTORIA VIVIDA

### **Un escritor en la mar: Delibes y su relación con la Armada**

Principios de los años setenta; verano, fecha indeterminada. Un hombre cincuentón, en camisa, remangado, camina por un muelle con la vista puesta en un barco. Está acompañado por sus siete hijos y por su mujer. Lo aíslan, le dejan solo, junto a sus pensamientos. Está ensimismado; absorto en recuerdos de décadas pasadas. Es Ferrol. El barco que observa en ese momento es un pontón flotante con funciones de escuela de maniobra, atracado *a barbas de gato* en los muelles del arsenal militar de Ferrol. El buque presenta signos evidentes de deterioro, de abandono y dejadez. Está desconchado, y la falta de mantenimiento, y el uso limitado de su aparejo y arboladura, hacen de él una herramienta peligrosa como buque escuela de maniobras. Será retirado del servicio poco tiempo después de la visita de nuestro protagonista. El hombre maduro se gira y, tras un vistazo a su prole y a su querida Angeles de Castro, musita compungido: «Ahí me hice yo marino. Y luego a la guerra». Pidió permiso, ya era un prestigioso literato y suponemos que no se le puso traba alguna, para subir al barco. Se le concedió. Entonces Delibes pegó un par de

zancadas y se aupó hasta la cubierta del *Galatea*. Delibes posa sus dedos sobre la madera del barco. Oye el crujido de esta tras sus pisadas y las mismas acompañan las remembranzas de un perenne pasado.

Esta escena, que yo ficciono con gusto y responsabilidad, nos es aportada por su hija Elisa Delibes, hoy presidenta de la Fundación Miguel Delibes. Así lo narra José G. Concepción en un artículo para la página web de RTVE: «En los años setenta Delibes es ya un escritor reconocido. Estaba de moda y era de buen tono leer sus obras. Por aquellos años, su hija Elisa recuerda todavía un viaje con sus padres y hermanos por el norte de España. Llegaron al Ferrol, donde estaba atracado el buque Escuela *Galatea*. Delibes quiso ver el barco, y logró subir hasta la cubierta».

Miguel Delibes Setién (Valladolid, 17 de octubre de 1920-Valladolid, 12 de marzo de 2010) fue escritor, académico, periodista, cazador, marido y padre, entre otras muchas cosas. Todas apasionadas, con brío, y de un compromiso con cada una de ellas difícil de ver en los tiempos que corren. Fue hijo de su ciudad, Valladolid, de su región, Castilla, y de su país, España, con amor y arraigo por el terruño y sus raíces. Por todos es conocida la labor literaria del señor Delibes, académico de la Española y premio Cervantes. Muchos son sus escritos, porque laboriosa y prolija fue su tarea como escritor. ¿Quién no recuerda *Cinco horas con Mario*, *El camino*, *Las ratas*, *Diario de un cazador*, *Los santos inocentes* o *El hereje*, entre otras muchas novelas? ¿Quién no recuerda a personajes como El Nini, Lorenzo, Daniel el Mochuelo, Menchu, Paco el bajo o Cipriano Salcedo entre una ingente e imborrable variedad de ellos? Las obras y los protagonistas de este cazador que escribía (como a él le gustaba definirse) son indelebles de la memoria colectiva de los españoles del siglo XX y XXI. Sin embargo, poco o nada conocida es una de las facetas que más marcó la vida de nuestro ilustre autor: la de marino, marino de guerra, marino de guerra en la peor de las guerras, la «guerra de nuestros antepasados», la guerra civil española.

Corre la segunda mitad del año 1937, Miguel Delibes, jovenzuelo de tierra adentro, de arcilla de surco profundo de la ancha Castilla, está tenso porque es conocedor de su pronta movilización, hecho que ocurría al cumplir el decimotercero aniversario. Por ese tiempo se reúne, prácticamente a diario, con sus compadres de correrías en una buhardilla de la calle Colmenares 10 de Valladolid. Allí imaginan su futuro, juegan al póquer y batallan a través de la imaginación en barcos de guerra que nunca han visualizado con sus propios ojos estos chiquillos de la Meseta. Así mismo lo contó Delibes en sus conversaciones con César A. de los Ríos: «Los mayores de la pandilla se fueron enrolando en la Marina y nos escribían cartas en las que relataban con gran entusiasmo sus experiencias. Detrás, como era de cajón, nos fuimos prácticamente todos». ¿Cómo pudo acabar aquel Delibes aún rapaz que, me atrevería a decir, nunca habría visto el mar o, como mucho, lo habría hecho una o dos veces y de refilón, alistado en la Armada? El gusanillo, la picazón de la mar se lo metió un amigo de infancia y adolescencia llamado Luis María Ferrández. Luis María, nieto de marino, gran entusiasta del mar y mañoso maquetista de



Miguel Delibes, primero por la izquierda (con casco) junto a sus compañeros en el *Canarias*

barcos, fue el impulsor de la idea de alistarse en la Marina. Tristemente fallecido en el *Baleares*, Delibes le dedicará la novela que tiene como telón de fondo la presencia del escritor en la Armada, *377A, madera de héroe*: «A la memoria de mi amigo de infancia y adolescencia Luis María Ferrández, cuya tumba está en el mar».

Sabemos que Miguel Delibes embarcó en el *Galatea* el 8 de febrero de 1938. Presuponemos que la primera imagen que recibió de este buque escuela con un palo mayor de 54 metros, y con una superficie de 22.000 metros cuadrados de velas, debió de ser, cuando menos, de asombro y de contundencia ante tal mastodonte. Además, el joven marino Delibes, el *peludo* Delibes, tuvo que acostumbrarse a las famosas *mascadas* provocadas por el balanceo del barco y a unas condiciones arduas de subsistencia no aptas para todos los temperamentos. También presuponemos que el aprendiz de marino Delibes tuvo que maniobrar en las gavias, baldear la cubierta o hacerse cargo de las guardias: prima, media y alba. Prueba de todo este buen hacer, y de su inmersión completa en la Armada, es el control y manejo del vocabulario naval. Así, si uno estudia su novela *Madera de héroe*, enseguida se comprueba que el texto está plagado de frases donde la jerga marinera está muy presente.

Para muestra, un botón:

«...Flechastes y obenques, aunque lastimaban sus delicados pies de niño urbano, no le intimidaron. Fue la escala inclinada de la gavia (de espaldas a la cubierta, primer obstáculo serio del trayecto), lo que le indujo a rogar a Peter que le respaldase. Su amigo le repetía: “Arriba, arriba, los ojos en la punta del mástil, no mires abajo”, mas Gervasio experimentaba la atracción del abismo y no podía evitar mirar la cubierta de soslayo. En la cruz del juanete vaciló. Las aguas chapaleaban en el costado y el buque, desde lo alto, semejava un minúsculo chinchorro...»

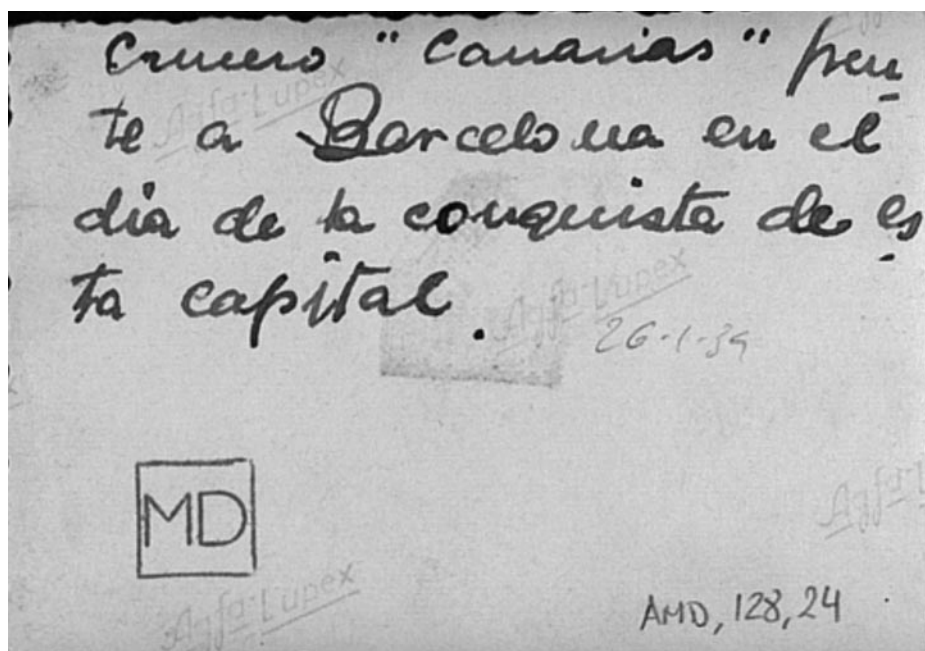
En el *Galatea* permaneció apenas dos meses y medio. Fueron días intensos de formación e instrucción a marchamartillo, dado que las necesidades de la guerra apremiaban. El 27 de abril de 1938 fue destinado al célebre crucero *Canarias*, con base en Palma de Mallorca. Recordemos que, apenas unas semanas atrás, el *Baleares*, el *Canarias* y el *Almirante Cervera*, encontrándose en una misión de protección de un convoy procedente de Italia, fueron interceptados por la Armada republicana. El *Baleares* recibió el impacto de varios torpedos procedentes del destructor *Lepanto*, enviándolo a pique y perdiendo la vida 786 personas, entre ellas su amigo de infancia, el citado Luis María Ferrández. En el *Canarias*, a Delibes se le asignó el puesto C, tubo acústico-dirección de tiro, y el número y letra 377A: el mismo puesto y el mismo distintivo que el protagonista de su futura novela *Madera de héroe*, Gervasio de la Lastra. Para recabar algún testimonio de sus experiencias y hacer bélico en el *Canarias* debemos recurrir de nuevo a su novela, ya que Delibes, como muchos otros combatientes de la Guerra Civil, era parco en palabras cuando de recordar esta época se trataba:

«Los altavoces difundieron la alarma, la corneta convocó a zafarrancho de combate, la tripulación se movilizó y en la Torre de la Almudaina fue izada la bandera roja de peligro. Gervasio, acurrucado, junto al tubo acústico, el casco en la cabeza, el corazón palpitante, observaba la espalda de don Mario (...) El cabo Tubio, que había girado hacia popa el tubo del telémetro, empezó a facilitar distancias que el Cativo transmitía a Largo, en el *rocord*, mientras el cabo Pita y Medina comunicaban el ángulo de la situación al Rubio Colino, quien a su vez lo remitía a Bartolomé Roselló, acuilillado frente al tablero Perozzi ...»

Más allá de las acciones de guerra, Delibes también conservó muy vivamente en la memoria gratos recuerdos del *Canarias*, como se evidencia en esta escena, tomada de su autobiográfica *Mi vida al aire libre*:

«En la guerra, durante el año que pasé en el Canarias, cada vez que fondeábamos en Mallorca se nos autorizaba a bañarnos en la bahía, a una profundidad de centenares de metros. Aquel abismo líquido acobardaba a muchos que, a pesar de saber nadar, no osaban hacerlo en un medio tan espeso. Yo, en cambio, me sentía muy feliz, me lanzaba al mar desde la borda y allí nadaba, o hacía la plancha, o hacía el muerto, y me daba voltinetas, hasta que notaba frío. Y me sentía en el agua tan asentado y seguro como paseando por el Borne; y si algo





Nota manuscrita de Miguel Delibes, redactada al reverso de una postal con la imagen del *Canarias*

lamentaba era no tener mil metros de agua en lugar de quinientos por debajo de mí con objeto de que el mar impulsase mi cuerpo hacia fuera con mayor fuerza todavía».

En la conmemoración del primer Dieciocho de Julio (1939), Miguel Delibes recibió la Medalla de Campaña y la de la Cruz Roja por los servicios prestados. Poco tiempo después, en mayo, un mes más tarde de acabar la guerra, Delibes fue seleccionado para cursar en la Escuela Naval, oferta que rechazó puesto que el destino le tenía guardado un futuro de esplendor: convertirse en uno de los mejores narradores de la España del siglo xx. El día 31 de octubre de 1939 fue licenciado del servicio, regresando a su ciudad natal donde acabaría por consagrarse como periodista y escritor. Pese a que abandonó la Armada, sus recuerdos de aquellos veinte meses como marino permanecieron muy frescos en la memoria de Delibes hasta su muerte.

Y allí subido en la cubierta del buque escuela, más de treinta años después, rodeado de su familia, y manoseando la madera descascarillada del viejo *Galatea* recordó su paso por la Armada, su instrucción, las acciones de guerra, y a los amigos caídos que tuvieron por tumba la mar.

## NOTICIAS GENERALES

### **V Jornada Histórica de la Armada**

*28 de mayo de 2024*

El IHCN ha colaborado en el acto inaugural de la V Jornada Histórica con una conferencia sobre la Marina de Aragón. Barcelona acogió este acto central de la quinta edición de las jornadas en las Reales Atarazanas del Museo Marítimo. El evento tuvo como protagonista a la Excma. Sra. Dña. Almudena de Arteaga y Alcázar, duquesa del Infantado y Almirante de Aragón, encargada de impartir la conferencia.

### **Diálogos de Historia Naval**

*3 de junio de 2024*

El Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada ha abierto un nuevo ciclo de entrevistas con el título *Diálogos de Historia Naval*, que en esta primera cita tuvo como protagonista al almirante retirado don Juan Rodríguez Garat. El capitán de navío don Jose Ramón Vallespín Gomez, director del Departamento de Estudios e Investigación, fue el otro interlocutor de este primer diálogo, que versó sobre la figura del invicto marino don Álvaro de Bazán en la campaña de las Terceras y que permitió al almirante Rodríguez Garat ahondar en los elementos más relevantes de la histórica victoria que culminó el proceso de incorporación del Reino de Portugal a la Monarquía Hispánica en 1582. El almirante exploró además la naturaleza de la guerra y, a través de ella, aspectos como las ciencias del mando, la estrategia, la táctica o la logística militar, usando como referencia la insigne figura de este ilustre marino español al que Felipe II otorgó el título de marqués de Santa Cruz.

La entrevista se celebró en el Salón de Actos del Cuartel General de la Armada y pudo seguirse en directo a través del canal YouTube de la Armada en el siguiente enlace:

<https://www.youtube.com/live/OrWVoOszEXE>

### **Conferencias**

*25 de mayo de 2024*

El capitán de navío D. José Enrique Guardia de la Mora, director del Archivo General, impartió la conferencia «La Primera Vuelta al Mundo, una

empresa española» en el Monasterio Románico de San Antonio de La Cabrera, en la sierra de Madrid, actualmente Convento de los Misioneros Identes y sede de la Asociación de Amigos del Convento.

*18 de junio de 2024*

En representación del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), el Capitán de Navío José Enrique Guardia de la Mora, director del Archivo General del Cuartel General de la Armada, impartió la conferencia «Blas de Lezo, almirante español», en el Ateneo de Madrid (Sala Ramón y Cajal, C/ Prado 21).

El evento, organizado por la Agrupación de Geografía, Exploración y Viajes Cabeza de Vaca, estuvo presentado y moderado por Pío Cabanillas.

### **Presentación de libros en el salón de actos del Cuartel General de la Armada**

*11 de abril de 2024*

*La Armada Real*, de D. Jordi Bru y D. Rafael Torres.

Intervinieron:

D. José Ramón Vallespín Gómez. Director del Departamento de Estudios e Investigación del IHCN

D. Jordi Bru. Autor

D. Rafael Torres. Autor

D. Guillermo Escribano. Editorial Desperta Ferro.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada:

<https://www.youtube.com/watch?v=ulO3czGYGRI>

*16 de mayo de 2024*

*Mascarones de proa. Silenciosos compañeros de viaje*, del capitán de navío retirado D. Marcelino González Fernández.

Intervinieron:

D. Juan Ozores Massó, capitán de navío. Instituto de Historia y Cultura Naval

D. Teodoro de Leste Contreras, contralmirante retirado

D. Álvaro Romero Ferreiro, editor

D. Marcelino González Fernández, autor.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada:

GUILLERMO ORTIZ IBÁÑEZ

<https://www.youtube.com/watch?v=aiHLB9R5SNw>

6 de junio de 2024

*Epopeyas magallánicas. Rumbo a las Molucas y otras expediciones*, del coronel de Infantería de Marina retirado D. Juan Ángel López Díaz.

Intervinieron:

D. Juan Ozores Massó, capitán de navío. Instituto de Historia y Cultura Naval

D. Marcelino González Fernández. Capitán de navío (retirado).

D. Juan Ángel López Díaz. Autor. Coronel de Infantería de Marina (retirado).

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada:

<https://www.youtube.com/live/Jfr2OQBdfSc>

13 de junio de 2024

*Seguridad marítima. Una incertidumbre permanente*, obra colectiva.

Intervinieron:

D. Juan Ozores Massó, capitán de navío. Instituto de Historia y Cultura Naval

D. Pedro Rebollo, director de la colección de Seguridad y Defensa, Ed. JM Bosch

Dr. Fernando Ibáñez, director de la obra.

Posteriormente se celebró una mesa redonda en la que intervinieron:

D. Fernando del Pozo, almirante (retirado), para hablar de la UE.

D. Antonio Notario, capitán de navío, secretario del Consejo Nacional de Seguridad Marítima, para hablar de la recientemente aprobada Estrategia Nacional de Seguridad Marítima.

D.<sup>a</sup> Águeda Parra, para hablar del Indo-Pacífico y China.

El acto se pudo seguir en directo por el canal de YouTube de la Armada:

<https://www.youtube.com/live/vdIX2Wwyp-8>

### «Non solvm armis»

Las bibliotecas Central de Marina y Tomás Navarro Tomás inauguran una exposición bibliográfica sobre el Instituto Histórico de Marina.

El Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada (IHCN) y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) han inaugurado este lunes, 20 de mayo, una exposición de libros y documentos para conmemorar la labor investigadora llevada a cabo por el Instituto Histórico de Marina, en el Centro de Ciencias Humanas y Sociales del propio CSIC.

Se trata de una exposición que nace en el marco de un acuerdo institucional entre ambas entidades, cuyo vínculo se remonta a 1942, año en el que se creó dicho Instituto Histórico de la Marina, en el seno del CSIC. Nació con el objetivo de promover la investigación de la historia de todas las actividades y ciencias marítimas, de ahí que estuviera ubicado en el Cuartel General de la Armada y que su primer director fuera el capitán de fragata D. Julio Guillén Tato, director del Museo Naval.

En esta exposición se presentan documentos históricos del devenir del Instituto Histórico de Marina a lo largo de sus casi cuarenta años de existencia, junto a una selección de las obras de investigación que publicó. También hay una sección dedicada al actual Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada, como sucesor del Histórico de Marina.

La exposición estará abierta al público del 20 de mayo al 20 de junio en el Centro de Ciencias Humanas y Sociales del CSIC, sito en la calle Albasanz 26 de Madrid. El día de su clausura se celebrará, en el mismo centro, una jornada histórica sobre la colaboración investigadora de las dos instituciones organizadoras de la exposición.

Más información:

Sección de Comunicación  
Instituto de Historia y Cultura Naval  
c/ Juan de Mena, 1 - 1ª planta  
28014 Madrid comunicacion\_museo\_naval@fn.mde.es

## Otras noticias

### *Congreso de Historia Naval 2025*

El Instituto de Historia y Cultura Naval ha publicado la convocatoria para participar en el Congreso de Historia Naval 2025 con el título «Historia de las operaciones anfibias», que se celebrará del 8 al 10 de abril del año próximo, en la Escuela de Guerra Naval de Madrid, y será transmitido en directo por el canal de YouTube de la Armada. El plazo de inscripción y recepción de los trabajos finaliza el 11 de enero de 2025. Los interesados en participar deberán remitirlos en formato PDF a la dirección electrónica [ihcni-dei@mde.es](mailto:ihcni-dei@mde.es), indicando en el asunto del mensaje de texto «Congreso IHCN 2025. Propuesta de ponencia». Todos los detalles de la convocatoria se pueden ver en el siguiente enlace:

<https://armada.defensa.gob.es/archivo/ohycn/CongresoHistoriaNaval/Convocatoria%20Congreso%20Historia%20Naval%202025.pdf>

***El Servicio Educativo y Cultural del IHCN conmemora los doscientos años del nacimiento de Castro Méndez Núñez***

Continuando con las actividades llevadas a cabo con motivo de la conmemoración de los doscientos años del nacimiento de Casto Méndez Núñez, el Servicio Educativo y Cultural (SEC) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) presentó en su sección Difundiendo el Patrimonio Cultural de la Armada, en la página web de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval, en la subsección Documento del Mes correspondiente a mayo, una acuarela sobre papel titulada *La escuadra de Méndez Núñez, fundada en Santiago de Cuba (segunda mitad del siglo XIX)*, perteneciente al fondo del Museo Naval de Madrid.

Dicho documento se halla además disponible en el siguiente enlace: Documento del mes de mayo de 2024 | Cátedra de Historia y Patrimonio Naval (catedranaval.com). También ha sido publicado en la *Revista Española de Defensa* del mes de mayo.

***Capital Radio e Infodefensa hicieron un viaje sonoro a través de la historia en el Museo Naval de Madrid, de la mano del capitán de navío Luis Gómez de Olea Ruiz de Bucesta***

La periodista Laura Blanco, de Capital Radio, recorrió el Museo Naval de la mano del capitán de navío Luis Gómez de Olea, para conocer la historia de la Armada: «España llegó a ser un imperio porque tenía buenos barcos y buenos constructores de barcos. Los grandes hitos de la historia de España se escribieron con agua de mar», explicó el capitán de navío en un *podcast* donde se entra de lleno en la industria naval a bordo de galeras y galeones. El amplio reportaje sonoro ha sido publicado y distribuido por *Infodefensa*.



## DOCUMENTO

Fernando SANTOS DE LA HERA  
Archivo Histórico de la Armada «Juan Sebastián de Elcano  
Madrid, España

### **Diario de la campaña del año de 1744**

El presente documento (AHA JSE 302, Ms. 589) se compone de diversos diarios de navegación redactados por el ilustre marino don Juan José Navarro, marqués de la Victoria. Este tipo de documentos constituye una fuente de primer orden para conocer los avatares de la navegación y el desempeño de los marinos en las distintas expediciones. En ellos se recogen notaciones de los acaecimientos de cada día, desde los vientos u otras observaciones meteorológicas y astronómicas hasta los lances bélicos en los que se veían implicadas las escuadras.

El manuscrito 589 es un ejemplar encuadernado de 85 folios en el que se compilan los diarios de navegación, pertenecientes a los años 1741, 1742 y 1744, de aquellas escuadras que estuvieron bajo el mando del marqués de la Victoria. En concreto, las imágenes seleccionadas se corresponden con la expedición que enfrentó a las escuadras hispanofrancesa e inglesa en la batalla de Cabo Sicié, en el marco de la guerra de Sucesión austriaca. Puede observarse un listado de los navíos españoles y franceses que componían la escuadra, así como un fragmento del día 22 de febrero de 1744, jornada en la que se produjo el enfrentamiento. Estas evidencias documentales aportan un testimonio inigualable de la perspectiva del gran marino español sobre el célebre combate. Acompañaba a estos documentos textuales un interesante dibujo que representa la batalla, conservado, asimismo, en el Archivo Histórico de la Armada.

Aunque la historiografía actual califica el resultado de esta batalla de incierto, el hecho es que valió a don Juan José Navarro el título de marqués de la Victoria, y que se saldó con la exoneración del almirante británico Mathews. Pese a la polémica surgida entre el marqués de la Victoria y su segundo, el francés De Lage, Juan José Navarro se consagró como un experto en táctica naval, siendo una de las figuras más importantes de nuestra Marina ilustrada.



# Diario de la Campaña del año de 1744.

Se armaron ambas escuadras y concluyeron de salir  
de los arsenales el día 27. de Set<sup>bre</sup> 1744.

el último a salir fue el Xavier  
por razón de su aguada  
aunque estaba pronto.

Nombre de los Navios  
españoles

Nombre y Numero  
de los Navios  
franceses.

El Real.  
La S<sup>ta</sup> Isabel  
el constante  
el Hercules  
La America  
el S<sup>to</sup> fernando  
el Soberbio.  
el Poder  
el alcañ  
el oriente  
el Neptuno.  
el Brillante  
el Xavier  
La Salga  
el Retiro  
La Paloma

El día 27. de Set<sup>bre</sup>. 1744.

= Pasaron revista los tripul<sup>tes</sup>  
de los Navios franceses.  
= Recivi<sup>ó</sup> Carta del Sr. Arquis<sup>duque</sup>  
Gen<sup>eral</sup>, sobre un Obsequio  
del Con<sup>sejo</sup> a las 5 de la  
tarde.

El Terrible  
La esperanza  
el firme —  
el Duq<sup>ue</sup> d'orleans  
el Boreas  
el S<sup>to</sup> Esprit  
el Tridente  
el Solido  
el Leopardo  
el Serio  
el Leob  
el Heureux, ó Dichos  
el Diamante  
el Aquilon { 3. Bruloy  
La tolosa { 1. Ospital  
el Tigre { 2. Godeas  
el Alion  
el Zefiro  
La atalanta  
La Volage  
La flora.

se  
quida  
mte.  
jarmos  
entubal.

al ay 12 hizo señal de mayor fuerza de los de la Vanguardia, pero tenía  
marafada mucha y poco viento

los Ingleses iban arribando sobre la lina de leuana luego W de N. y hacia  
señal de mayor fuerza y prepararse al combate.

al ay 12  $\frac{1}{2}$  hizo señal de ponerse en lina de combate y por haberse  
poco viento, y mucha marafada no se pudieron poner los navios en buena  
lina.

al ay 13 se abrió el combate con las embiadas de guerra, la marafada muy  
grande, y el viento aunque muy poco al momento de los enemigos, el viento E.

de la lina de Quilly.

al ay 13 y  $\frac{1}{4}$  se despachó el bote con un oficial de W de N. para decirle  
como estaba cerca de los enemigos, y en la noche ensina me despaché que  
rumbo se debía tener, ya no equisecarse con los señales

al ay 14 y  $\frac{1}{4}$  se hizo mudar de fabela al Estacio porque la marafada mucha nos  
echaba a la tierra

a las 5 hizo señal de arribar de fante ensina en lina de combate  
de botina y de vino en redondo.

Botina W de la lina y me respondí de parte de W de N. que se entendía  
no era oportuno mucho de la lina, me embió un pavorito, y me hizo  
dejar que significamos su punto queriendo si el viento E. no reforzara  
con una bofetada afuera

Los enemigos se mantenían pegados a la tierra por no verse también  
expuestos a deggarrarse de los de la lina.

a las 6  $\frac{1}{4}$  hicieron señal con 8 Capitanes y 1000 repeticiones

al ay 8 vino el mayor de fante viniendo de la lina de leuana aunque  
luego se despachó a Padilla para hacer poner en facha nuestros navios. pero  
después viento, y no concurre los navios al lago o ponerse a la lina, y en  
la noche continuó la tempestad marafada. este oficial mayor fante  
me envió un pliego de la lina con 1000 de W de N.

de la lina

Día 22. 17

Este día amaneció cubierto con la misma marafada y poco viento y con  
el N. E., a las 6 y  $\frac{1}{2}$  hizo señal W de N. de fante de ponerse en lina  
de combate de botina los navios al centro de los divisiones.

al ay 9 hizo señal de fante de la Vanguardia, los Ingleses  
también se estaban bien formando en lina.

al y 9<sup>o</sup> también un Bote con una copia del Plan en que hicimos un  
requisito, por cuyo motivo despartió a D. Pedro Sagardia, quien  
luego volvió refiriendo lo mismo.

Al y 10 y  $\frac{1}{2}$  el Sr. de Torres hizo señal de unir los Navios  
a fin de ocuparen sus puertos.

Los Ingleses q<sup>e</sup> estavan al barbuento haciendo refresco el  
Viento hicieron sus señales, ó de Union, ó de arribar -  
cando a una gran legua de nosotros.

Al y 11. hizo señal de marchar de Combate, pero los franceses en  
lugar de unir la línea hicieron fuerza de Vela, y se paron la  
escuadra española con el Com. de la Inglesa, se aproxima-  
ron al Real de anchura, y sus Bn<sup>es</sup> elatabat<sup>es</sup> todos sus de-  
tes pueros, y estando al medio tiro de fusil empezó el  
Combate, no permitiendole yo querido empujar para tenerle  
may cerca.

Este Combate tan desigual sera uno de los may memorables  
que se hayan dado, pues siete, ó ocho Navios del Rey han  
aguantado el fuego de 25, ó 26 Navios Ingleses.

La Real era tal el fuego que despedia que parecia un  
Volcan, un Cañonazo nos quitó la bandera, pero luego  
se arboló otra; Marcharon a las dos boñadaz quitó el  
pauelon de Combate, y por una amartilla, a esta hora recibí  
una herida a la pierna derecha, y haviéndome mantenido  
may de hora, recibí otra de may la oreja izquierda - por cuyo  
motivo me fue preciso bajar a Curarme.

Sean el Dios -

A

el día 9. - Anuncié después la amerción en la S. Juan y Andrichi; pero el 11  
con la falta de provisiones para el día y el día de Barcelona.  
Muy 10.  
el día 10. - anuncié con buen semblante el día y provisiones favorables, pero al día  
de otros, luego volví a la 12 a refrescar bodega almor de  
modo que se pudo dar fondo cerca la 5 de la tarde habiendo  
echo lo mismo la J.ª Isabel el cual en el parage y llaman de  
la heria, y la J.ª Isabel una del ayuntamiento, y así mismo los señores Na  
Los franceses dicen fondo a la boca del Puerto, y por la entrada  
de la crepuscula a la 6.

El día 10. (a quinientos le había enviado un oficial de Marina  
Bueno a darle para de mi anclaje) me embió a decir que  
por la mañana me vendría a ver por tener que comunicarse  
conmigo. Vinieron muchos señores a visitarme.

el día 11. §  
Día 11.

a las diez vino a visitarme el de Tont con algunos oficiales.  
y después de algunas preguntas y cumplimientos se explicó diciendome  
como había sabido que algunos oficiales de los navios y habían  
Uegado muy a Castreja y del trayecto habían escrito al Sr.  
Corte que nos habían abandonado, y que nos habían puesto al  
sacrificio, lo le respondí que no sería bajo caso de lo que  
reservaba, que lo solamente estaba sentido de el, en el  
habiendo temido que no atacarian los enemigos cuando  
nososy al fomento, nos habíamos puesto en el, en el fomen-  
to de lo que me respondí que el navio había atacado, que  
los Ingleses lo habían echo, entonces le dije que había mil  
medios de evitar el combate con encontrar favorable cualquier



## RECENSIONES

GIL ALBARRACÍN, Antonio. *La España que pudo ser. Los proyectos de fortificación de José Herrera García y Nicolás Valdés Fernández*. Almería-Barcelona, Griselda Bonet Girabet (ISBN: 978-84-88538-72-7), 2023, 1040 páginas.

Antonio Gil Albarracín firma este profundo, denso y pormenorizado informe de las defensas de costa españolas del siglo XIX. El autor es doctor en Historia, miembro correspondiente de las academias de Bellas Artes de Nuestra Señora de las Angustias de Granada, Alfonso X el Sabio de Murcia y San Fernando, así como de la Real Academia de la Historia.

El cuerpo del libro consta de un estudio y un anexo. En el estudio, Gil Albarracín se ocupa de las defensas de la costa española en el siglo XIX. El órgano clave en este ámbito fue la Comisión de Defensa de las Costas de España, que nació en 1851 con el nombre de Plan de Defensa Permanente de España y que, con el paso del tiempo, conoció varias denominaciones y diferentes responsabilidades. El autor aporta sendas y detalladas biografías de los dos jefes de la citada comisión: el mariscal José Herrera García y el coronel Nicolás Valdés Fernández. También ofrece las semblanzas de otros cuatro componentes de dicho órgano, y cierra esta parte con memorias y glosas de las diferentes defensas de gran parte de las costas españolas, cuya planimetría aporta.

El anexo está dividido en dos partes. La primera la conforma un conjunto de memorias militares descriptivas de la topografía, defensa y observación marítima de una importante parte de las costas españolas del Mediterráneo y el Atlántico, desglosadas por zonas geográficas. La segunda la integra un amplio muestrario de atlas y planos que componen una rica colección de dibujos de las costas, las defensas de costa y ciertos proyectos de diferentes autores, agrupados en dos expedientes que abarcan doscientas páginas. El primero corresponde a los «Proyectos del mariscal José Herrera García», donde se recoge una extensa colección de planos de los antiguos reinos de Granada,

Sevilla, Murcia y Valencia y del principado de Cataluña. El segundo se centra en los «Proyectos del coronel Nicolás Valdés Fernández», con planos del principado de Cataluña, de las provincias de Barcelona y Gerona y de la provincia de Asturias. Dentro de este amplio dossier, a modo de ejemplos que ilustran la profundidad de los trabajos desarrollados, citaremos los siguientes planos, dibujos y croquis: Carboneras y su fondeadero; Salobreña; batería subterránea en la falda de Gibralfaro (Málaga); detalles de un fuerte propuesto para la defensa de Málaga; desembocadura de la ría de Huelva; Alicante; puerto de Los Alfaques; propuesta de un fuerte para el Cerro de la Horca (Tarragona); fondeadero de Tosa (Gerona); puerto de Luanco (ría de Avilés); astillero de Viavélez (ría de Ribadeo), etc.

Cierra el libro un detallado índice de materias, lo que es de agradecer dada la vastedad y densidad de la obra. Enriquecido con un aparato gráfico de 65 documentos heterogéneos (documentos propiamente dichos, figuras, fotos, planos, portadas y tablas), el trabajo que reseñamos es de consulta obligada para todos los interesados en la poliorcética.

BUNES IBARRA, Miguel Ángel. *La batalla de Lepanto (Inebahti) vista por los otomanos*. Madrid, Catarata (ISBN: 978-84-1352-627-0), 2023, 189 páginas.

Interesante y original estudio de la batalla de Lepanto, vista desde la óptica de los otomanos, firmado por Miguel Ángel Bunes Ibarra, profesor de investigación del Instituto de Historia del CSIC, especializado en la época clásica del Imperio otomano y en los procesos de expansión española y turca por el Mediterráneo.

Como dice el autor, la batalla de Lepanto fue una gran victoria militar de la Santa Liga y, por ende, de España y de la Iglesia católica; sin embargo, pese a su gran impacto moral y su calado reputacional, las rentas geoestratégicas y territoriales que se extrajeron del triunfo fueron escasas. Y así, los otomanos – que procuraron ocultar la derrota, hasta el punto de llegar a imponer severas penas a quienes osasen propalarla–, pese a haber perdido un par de centenares de barcos tipo galeras, a los pocos meses volvían a estar pertrechados con una poderosa flota.

Bunes Ibarra comienza su estudio con el origen de los otomanos, pueblo de estirpe turca que, oriundo de las montañas de Altai y del lago Baikal, hacia el siglo II a.C. se extendió hacia ambos extremos de Asia. Los que se fueron a occidente se empezaron a islamizar en el siglo X y se afincaron en tierras de Asia Menor, donde a finales del cuatrocientos ya constituían un Estado consolidado formado por tierras conquistadas y zonas de vasallaje. Es este el tiempo en que empiezan a reunir una importante marina de guerra, asentada en Galípoli. El incipiente imperio extiende su influencia por el Egeo y el Mar Negro, tiene enfrentamientos con Venecia, toma Constantinopla a mediados del siglo XV, se expande por Egipto, conquista Rodas y perpetra muchas tropelías

que empujan a la alarmada cristiandad a crear la Liga Santa y propician el enfrentamiento en Lepanto a principios de octubre de 1571.

Según el autor, ambas partes fueron presa de las dudas sobre la oportunidad del combate. Las huestes otomanas arrastraban mucho cansancio, lo que daba lugar a que se produjeran muchas deserciones en sus filas. En cuanto a la Liga Santa, entre sus miembros reinaba la desconfianza, en particular hacia Venecia –cosa conocida por los otomanos–, lo que obligó a don Juan de Austria a desplegar todas sus habilidades diplomáticas. Además, a los cristianos les atenazaba el temor a que una derrota contundente los dejara sin barcos, muy necesarios para frenar a los otomanos si intentaban entrar en el Mediterráneo occidental. Y ambas flotas recelaban de la meteorología ya que, con octubre en puertas, el mal tiempo podía jugarles una mala pasada.

Bunes Ibarra cuantifica las fuerzas que se iban a enfrentar en el golfo de Patras, cerca de la ciudad griega de Lepanto, que resumiremos así: 208 galeras, 50 fragatas (pequeños y ligeros barcos parecidos a las galeras), 26 naos y 6 galeazas (a modo de grandes galeras muy artilladas) por el lado cristiano; 216 galeras y 64 galeotas (del porte de medias galeras) por el lado islámico. A partir de aquí, el autor despacha el combate de Lepanto (7 de octubre de 1571) en unas tres páginas, para concluir que constituyó una derrota otomana en toda regla y una gran victoria de la Liga Santa, pero nada más.

El último capítulo, «Las consecuencias de una batalla que no se nombra», incide en que los cristianos no explotaron el éxito como debían. Desaparecida definitivamente la poca armonía que había existido entre ellos, ejecutaron acciones descoordinadas y de poco fuste, y a Venecia le faltó tiempo para firmar acuerdos comerciales con los turcos. Mientras, estos reconstruían su maltrecha flota, que volvió a estar operativa en muy poco tiempo, reponiéndose así de los desastrosos efectos de Lepanto, sobre la que las referencias en la historiografía otomana son escasísimas –de ahí el título de este capítulo de cierre–.

En resumen, *La batalla de Lepanto (Inebahti) vista por los otomanos* es una buena introducción a la historia de la marina otomana y una estimable síntesis de los antecedentes del enfrentamiento en Lepanto. Por añadidura, la obra enriquece la bibliografía sobre la materia al ofrecer sobre esta un enfoque original: la visión otomana de los hechos. El autor termina su relato con las siguientes palabras, que resumen la tesis de fondo de su estudio: «Lepanto es exclusivamente una batalla que se pierde, aunque no tiene demasiadas consecuencias para la Puerta al reconstruir rápidamente la flota sin que reduzca la grandeza y el poder de Estambul».

MORALES TRUEBA, Adolfo. *Historia naval de la Guerra Civil, 1936-1939*. Madrid, La Esfera de los Libros (ISBN: 978-84-1384-554-8), 2023, 457 páginas.

Exhaustiva obra de síntesis sobre las vicisitudes navales de la guerra civil española, faceta esta de nuestra contienda bastante descuida por la historiografía.

Al mencionado descuido alude en la introducción a la obra su autor, Adolfo Morales Trueba, oficial de Infantería de Marina, doctor y máster en Paz, Seguridad y Defensa por la Universidad Nacional de Educación a Distancia, para constatar que, mientras que todo el mundo ha oído hablar de episodios bélicos como la batalla de Brunete o la del Jarama, pocos están al tanto de que gran parte del material empleado en ambos choques arribó a España a través del mar. Es decir que, en la trastienda de esos enfrentamientos en tierra, se encuentran operaciones navales de apoyo, transporte de material o bloqueo sin cuyo concurso, por más que permanezcan en la sombra, aquellas serían imposibles. En esta parte introductoria, el autor hace asimismo un repaso de la escasa bibliografía existente sobre la Guerra Civil en el mar, que contrasta con el apabullante número de títulos dedicados a las operaciones en tierra. Dentro de este ámbito destaca, por su densidad, *La guerra silenciosa y silenciada*, escrita en la segunda mitad del siglo XX, desde la óptica de los vencedores, por los almirantes y hermanos Moreno de Alborán.

Entrando ya en materia, Morales Trueba comienza, como es obligado, recordando los antecedentes del conflicto: el destierro de Alfonso XIII y de su hijo don Juan de Borbón, que marca el tránsito de la Armada real a la republicana, recibido con cierta indiferencia en la institución. Sobre la política naval de la República antes de la guerra subraya la falta de recursos, las torpezas en el tratamiento dado al personal, el desfile de ministros de Marina, la indiferencia por los asuntos navales de buena parte de los gobiernos, etc. Con todo, hubo personalidades que, al decir del autor, con gran agudeza naval fueron capaces de idear programas realistas, completos y muy bien planteados. Morales Trueba resalta asimismo los muchos problemas corporativos y de clase que desgarraban a la Armada, horizontal y verticalmente. En este sentido, la intensa politización de las clases subalternas dio pie a muchas indisciplinas, conspiraciones y desmanes, como un presagio del gran conflicto posterior.

Pasando ya a la guerra propiamente dicha, el autor sigue un hilo cronológico para presentarnos todos los hitos navales de aquella. Comienza con la salida de la Flota a la mar, la navegación hacia el sur, los hechos acaecidos en las bases navales y otros lugares: Cádiz, Ferrol, Cartagena, Marín y Ríos, Barcelona, Mahón y Guinea Ecuatorial. Tras abrir un paréntesis para analizar la organización de ambos bandos, continúa con lo que llama «la batalla del Estrecho» (julio-octubre 1936), las actividades en el Cantábrico en 1936, la caída del Norte, la guerra en el Mediterráneo, la situación de la flota republicana en este ámbito (1937), el bloqueo naval ejercido por la flota franquista (1938) y el final de la guerra (1939). Quisiéramos destacar en especial los análisis de que son objeto operaciones como los hundimientos del *Ferrándiz*, el *España* y el *Baleares*, el apresamiento del *Mar Cantábrico*, las acciones navales en Baleares y en la campaña de Málaga, la operación Úrsula o el caso del *Castillo de Olite*.

El autor da un tratamiento especial a la Infantería de Marina, tanto en el bando sublevado como en el republicano, así como a la intervención extranje-

ra en el entorno naval (Italia, Alemania y Unión Soviética). A uno y otro asunto les dedica sendos capítulos. En las reflexiones que clausuran el libro, Morales Trueba lamenta la miopía de ambos bandos en relación con las operaciones navales, a las que consideraron simples apoyos a lo que ocurría en tierra, sin advertir la incidencia determinante que el control del mar y del tráfico marítimo, los bloqueos, la guerra al tráfico, la protección o las capturas de barcos cargados de material de guerra tendrían en la resolución de la guerra.

En definitiva, el trabajo que reseñamos es un muy recomendable estudio general sobre la faceta naval de la guerra civil española, donde se sintetizan todos los temas, sucesos y factores de relevancia en este campo, campo por otro lado poco trabajado por la historiografía, lo cual supone un valor añadido para la obra.

LÓPEZ DÍAZ, Juan Ángel. *Epopéyas magallánicas. Rumbo a las Molucas y otras expediciones*. Madrid-Astorga, Ediciones La Crítica (ISBN: 978-84-127722-2-7), 2024, 406 páginas.

Juan Ángel López Díaz, coronel de Infantería de Marina retirado, diplomado en Guerra Naval e historiador, nos brinda una miscelánea de crónicas, comentarios y estudios de diversas expediciones por mar, varias de ellas con rumbo directo a la Especiería.

Antes de entrar de lleno en las expediciones que forman el eje del libro, el autor se ocupa de sus preámbulos: los descubrimientos de portugueses y españoles, el descubrimiento del Pacífico, la llegada a las Molucas, el regreso de Elcano, la Casa de Contratación de La Coruña, etc. La primera expedición que estudia es la de Gil González Dávila, que recorrió el Pacífico de 1519 a 1523. A la siguiente, la de Jofre de Loaísa, está dedica buena parte del libro. Loaísa salió de La Coruña el 24 de julio de 1525, para dirigirse por el estrecho de Magallanes hacia las Molucas. De los varios barcos que zarparon del puerto coruñés, solo uno llegó a la isla de Tidore (Molucas): la nao *Santa María de la Victoria*, en la que iba un joven Andrés de Urdaneta que, con el tiempo, iba a dar con la ruta del tornaviaje de Filipinas a América. La expedición se cobró muchas vidas, entre ellas la del propio Loaísa y la de Juan Sebastián de Elcano, quien acababa de completar la primera vuelta al mundo al regresar a España, en 1522, con la nao *Victoria*. Otros barcos de la expedición terminaron en lugares inopinados, se supone que porque adoptaron otras rutas o, simplemente, porque se perdieron. Tales fueron los casos de la *San Gabriel*, la *Anunciada*, la *San Lesmes* o la *Santa María del Parral*, sobre las que el autor proporciona información muy variada. La siguiente expedición a la que se pasa revista es la de Esteban Gómez, que trató en balde de hallar un camino hacia las Molucas por el norte del continente americano. Completan la obra otras gestas náuticas protagonizadas por personajes como Diego García de Moguer, Sebastián Caboto, Diego Fernández, Simón de Alcazaba, León Pancaldo o Gutierre de Vargas Carvajal (obispo de Plasencia).

## RECENSIONES

Las seis expediciones recogidas en la obra, algunas de ellas apenas conocidas hasta ahora, fueron genuinas epopeyas unidas por un nexo: todas trataron de llegar a las Molucas o islas de las Especias, y varias de ellas terminaron en verdaderos desastres. Del carácter épico de estas expediciones y de los desastres en que muchas de ellas concluyeron da cuenta el hecho de que, de los veinticinco barcos que formaron las diferentes flotas que trataron de llegar a las Molucas –a los que hay que añadir otros ocho construidos en América–, solo uno consiguió alcanzar su meta. Los demás acabaron dando en sitios imprevistos, se hundieron o, simplemente, desaparecieron.

Así pues, *Epopeyas magallánicas* es un conjunto de relatos vibrantes y muy bien documentados, que recrea el arrojo de unos hombres intrépidos que, en su intento de descubrir rutas e inaugurar itinerarios, se aventuraban por el largo y ancho mundo, cuyas partes conocidas, en aquel tiempo, no eran sino retazos dispersos aquí y allá, separados por inmensidades ignotas. Este rompecabezas falto de muchas piezas iba siendo completado a medida que hombres dispuestos a plantar cara a los peligros de lo desconocido abrían nuevas rutas y descubrían tierras vírgenes, sobre todo por el océano Pacífico, donde el muy apetecible mercado de las especias ofició de motor de tantas expediciones. Hombres bravos hasta la temeridad, que no dudaron en lanzarse a una navegación azarosa, y a los que temporales, accidentes o cualesquiera otras contingencias acabaron a veces arrojando a lugares muy diferentes de los en principio previstos, haciendo así que la historia local diera un sorprendente giro.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ  
Capitán de navío (retirado)  
Madrid, España





latindex  
catálogo 20



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA
			SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

