

REVISTA DE HISTORIA NAVAL



Año VII

1989

Núm. 26

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



REVISTA DE HISTORIA NAVAL

CONSEJO RECTOR:

Presidente: Director del Instituto de Historia y Cultura Naval, Federico Fernando Bordejé y Morencos, contralmirante.

Vicepresidente y Director: José Cervera Pery, coronel auditor de la Armada.

Vocales: Secretario general del Instituto de Historia y Cultura Naval, Antonio Meirás Bahamonde, capitán de navío.

Redacción: María Vigón Tabar, María del Pilar San Pío Aladrén, Lola Higuera Rodríguez, Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, Isabel Hernández Sanz.

Administración: José Luis Pando Villarroya, teniente coronel de Intendencia de la Armada, y Paloma Moreno de Alborán Calvo.

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN:

Museo Naval.—Montalbán, 2.
28014 Madrid (España).

IMPRIME:

Servicio de Publicaciones de la Armada.

Publicación trimestral: tercer trimestre 1989
Precio del ejemplar suelto: 550 ptas.

Suscripción anual:

España y Portugal: 2.000 ptas.
Resto del mundo: 30 \$ USA.

Depósito legal: M. 16.854-1983.
ISSN-0212-467X.
NIPO: 098-89-014-6.

Printed in Spain.

CUBIERTA: Logotipo del Instituto de Historia y Cultura Naval.



SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	5
<i>Mar; Descubrimiento; Poder Naval: Historia</i> , por Eliseo Alvarez-Arenas	7
<i>La cartografía española de América del siglo XVI</i> , por J. M. Goicoechea Portuondo	27
<i>La goleta de Su Majestad Católica «Wad Ras» y la «heroica Paysandú»</i> , por Alejandro Nelson Bertocchi Morán	33
<i>Del Secretario de Marina en la estructura gremial (gremio de pescadores y mareantes de Cartagena) a la reforma marítima de Godoy (1786-1800)</i> , por José Segura Obrero	45
<i>Tratado de amistad y cooperación entre España y Estados Unidos en 1795</i> , por Juan Carlos Galende Díaz y Ana María Fernández Hidalgo	55
<i>Documento</i>	63
<i>Noticias Generales</i> , por Lola Higuera Rodríguez	65
<i>La Historia Marítima en el Mundo</i> , por M. ^a Pilar San Pío Aladrén	67
<i>Recensiones</i>	69

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Eliseo Álvarez-Arenas es almirante de la Armada. Ensayista y escritor de reconocida solvencia, entre sus trabajos principales figuran *El español ante el mar*, *Teoría bélica de España*, *Idea de la guerra*, *De la guerra y sus hombres*, *Investigaciones estratégicas*, *Del mar en la Historia de España*, etc. Colaborador habitual de *El País* y otras prestigiosas publicaciones.

J. M. Goicoechea Portuondo, MN fue capitán de navío de la Marina de Guerra de Cuba. Master of Science por la Universidad de Carolina del Sur y Profesor Asociado de Geografía (ret.) de la Universidad de Carolina del Sur. Colaborador habitual de numerosas revistas náuticas. Sus trabajos se centran en el estudio de la guerra hispano-norteamericana y la influencia de la Casa de la Contratación en el conocimiento de la Geografía de la época.

José Segura Obrero es licenciado en Filosofía y letras, División de Geografía e Historia, Historia Moderna y Contemporánea por la Universidad de Murcia. Ha colaborado en diversos seminarios realizados en la Universidad de Murcia y está participando en la elaboración de una *Historia de Cartagena*. En la actualidad, su campo de investigación se centra en el estudio del Arsenal de Cartagena y las construcciones navales.

Alejandro Nelson Bertocchi Morán, historiador naval uruguayo, es colaborador de la Revista Naval, publicada por el Club Naval de Montevideo y en sucesivas ediciones del Diario Español de dicha ciudad. Autor de numerosas obras de tema marítimo, siempre centrado en el estudio de la historia de la América meridional y principalmente en la de su país. En la actualidad está trabajando sobre la guerra en el Pacífico y la defensa de Chiloé.

Juan Carlos Galende Díaz es doctor en Historia por la Universidad Complutense; su tesis, titulada *La crisis del siglo XVIII y la Inquisición española, el caso de la Inquisición toledana (1700-1820)*, ha sido publicada por la editorial de dicha universidad. Actualmente es profesor asociado del Departamento de Ciencias y Técnicas Historiográficas de la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad Complutense; colabora en la preparación del *Diccionario de historia eclesiástica de España* y pertenece al equipo de investigación de la Cátedra de Paleografía y Diplomática. Ha publicado numerosos trabajos de carácter histórico-geográfico.

Ana María Fernández Hidalgo es licenciada en Historia por la Universidad Complutense. Ha trabajado en el Archivo del Ministerio de Justicia y su campo de investigación se centra en la historia de la América española, más específicamente sobre los gobernadores generales de la isla de Cuba.

La dirección de esta REVISTA no se hace responsable de las opiniones expresadas por los autores en sus artículos.

La reproducción y la traducción, parcial o íntegra, de los textos e ilustraciones debe ser previamente solicitada por escrito a la dirección de la REVISTA.

NOTA EDITORIAL

Un nuevo número de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es siempre un paso adelante en una exigencia aceptada de antemano. De aquí que esta nueva cita trimestral se concierte en un clima de esperanza. Porque octubre es un mes en el que se abren nuevas expectativas y en las que ímpetus y afanes renovados tras el verano, vuelven a hallar su encuadre en el quehacer de cada día. Ello hace que pongamos en la gestión el mayor empeño, en este pulso sostenido para un firme estímulo en el toque de atención en la búsqueda de una conciencia marítima.

Las páginas de este número se abren con un notable ensayo del almirante Alvarez-Arenas sobre «Mar; descubrimiento; Poder Naval: Historia», de cuya conjugación terminológica se obtiene un espléndido resultante. «La cartografía española de América del siglo XVI» es un excelente trabajo de J. M. Goicoechea Portuondo, capitán de navío de la Marina de guerra cubana y un auténtico experto en la materia, mientras que por su parte Segura Obrero ofrece otra muestra de su erudición en el estudio de la reforma marítima de Godoy y su incidencia en la estructura gremial de pescadores y mareantes. Otra ilustre firma, la del historiador naval uruguayo Alejandro Nelson Bertocchi, escribe sobre la goleta de Su Majestad Católica *Wad Ras* y la heroica «Paysandú», y un tema de patente interés, «El tratado de amistad y navegación entre España y los Estados Unidos en 1795» es analizado conjuntamente por Juan Carlos Galende Díaz y Ana María Fernández Hidalgo.

Las habituales secciones de Noticias Generales y la Historia Marítima en el Mundo, y el curioso documento, fruto de la pesquisa histórica tienen también su tratamiento, que cierra como siempre, con las recensiones de libros históricos de reciente publicación.

Octubre —repetimos— es mes para abrir caminos, no para detenerse en ellos. En esta línea y con este propósito quedamos fieles al compromiso de seguir avante.

MAR; DESCUBRIMIENTO; PODER NAVAL: HISTORIA

E. ÁLVAREZ-ARENAS
Almirante

Mar.

Decir que el mar ha hecho el mundo quizá resulte exageración patente si no va seguido el dicho de la matización que puntualiza, justifica y esclarece, pero proclamar que el mundo —me quiero referir a lo que entendemos sin mayor violencia en las cosas por *mundo histórico*— está hecho, en mucho de lo que es, por los efectos de la influencia del mar sobre él en cuanto agente causal de importancia y trascendencia apreciables, aquél, el mar, de lo que concebimos hoy como historia, decir esto no resulta ni ditirambo inútil hacia lo pelágico ni intención impropcedente de desorbitar las cosas. De que el mar sea agente de la historia se podrá discutir su alcance, pero no creo que se impugne su entidad de tal. Mas lo que *es* conviene que sea atendido con cierto detenimiento y con toda la profundidad que éste autorice cuando —como es el caso ahora— se acerque la mente a esa esencia con ánimo de conocimiento suficiente. El mar, por lo pronto y desde siempre, *es*. El mar, en consecuencia, es real. El mar es realidad inmensa en definitiva porque sus efectos sobre el hombre y sobre el hacer máximo de éste —la historia— son de evidencia llamativa, aunque como mucho de lo que deslumbra acaba por no ser conocido más que para el que se prepara convenientemente para observar.

Las realidades inmensas se adoran o se sintetizan. Tal vez no quepa otra alternativa. Aunque estas palabras parezcan irónicas, esa indudable realidad que es el hecho de estar el mar *en* la historia o de presentarse constantemente *ante* ella —ya que tiene personalidad más que suficiente para ser verdadero sujeto con fuerte grado de protagonismo— esa realidad, digo, es inmensa de modo indiscutible. No es éste, entiéndase, momento de adoraciones, aunque no por impropcedencia del sentimiento, que puede existir, sino porque el acto de adorar — que al fin y al cabo no es más que una comprensión de algo excelso y el reconocimiento público e íntimo a la vez de esa excelsitud— para que sea válido en puridad lleva más tiempo que el que estas páginas conceden para intentar entrever algo de lo que el *mar* pueda haber hecho, estar haciendo y hacer sin cronológica interrupción en la *historia*. Se impone, pues, la síntesis.

“Allí donde ha transcurrido vida y es comprendida, tenemos historia”, dijo Dilthey. Historia, por tanto, puede ser vida comprendida. *Vida*, aquí, es

acción humana. *Comprensión*, reflexión en este caso, es dominio que se alcanza mediante el genuino conocimiento y el consciente saber. ¿Qué papel puede juzgar el mar aquí? Ya tenemos que probar la síntesis nada más apoyado el pie en el umbral del discurso. El hombre vive y la historia se va haciendo. El hombre vive *con* la naturaleza (o frente a ella; o contra ella, si se quiere...) y por supuesto con algo más; con otros hombres, por lo pronto. Esa naturaleza con la que el hombre vive es diversa, compleja casi siempre, enigmática a veces. Es susceptible de ser dividida en elementos —elementos telúricos por definición— que actúan a su vez —una vez puestos en el juego de la vida, ya sea por dinámica propia ya sea por el artificio humano— a modo de claras y decididas componentes vectoriales que, integradas, van dando la resultante del andar del hombre sobre la órbita del planeta.

Que el mar sea uno de esos elementos telúricos originales no creo que sea preciso demostrarlo. Sin embargo, tal vez convenga subrayar la peculiaridad de ese elemento —de nuestro elemento ahora— en su decidida relación con la historia. Tal peculiaridad consiste en que, al mismo tiempo que el hombre vive con el mar por ser éste natural elemento, el mar vive con el hombre o, si se prefiere, *para* el hombre, aunque esta última vivencia de utilidad, de fin, de “razón de ser” en cierto modo, no haya sido siempre bien entendida ni interpretada, primero, y, después, haya venido siendo variable en intensidad e incidencia con relación al hombre mismo, a las comunidades, pueblos, naciones, civilizaciones, etc., a lo largo de la historia. En suma: el mar es peculiar porque vive con y para el hombre; vive en esa conexión relativa —es capaz, mejor, de vivir esa relación— porque el mar muestra exteriorizaciones que permiten y aconsejan incluso considerarlo como “persona”, en el sentido de que claramente está dotado por naturaleza de personalidad radicalmente diferente de la que ocasionalmente puedan ofrecer otros elementos telúricos. Tal vez le venga este don especial de la divina contigüidad ocurrida en aquel lejano primerísimo día de la Creación en el que “el espíritu de Dios se movía sobre las aguas”.

Admítase, pues, la personalidad del mar sin contundente prueba matemática o lógica. Por haber en el mar algo de personal, presenta características que autorizan a concebirlo, estudiarlo e interpretarlo como sujeto y como objeto; unas veces en cuanto lo primero —y así es como más interesa al tema con el que se juega ahora y aquí y como más atrae la atención del que se acerca al mar con afán científico perseguidor de las ciencias del espíritu— y otras veces en cuanto lo segundo, veces éstas en las que se pone el hombre en el talante de desentrañar del mar secretos encerrados por ciencias, por muchas y varias ciencias, de la naturaleza.

La personalidad del mar como sujeto se manifiesta mediante su actividad. El mar es efectivamente algo activo en cuanto que puede apreciarse en él un foco original que hace, que actúa, que crea. Como sujeto activo es agente *sobre* el verdadero ente nuclear activo de la historia: el hombre. Procede anotar al paso que concedo al hombre el puesto principal en el elenco al dejar de lado, sin pretensión polémica ni admisión de impiedad por menoscabo, la

intervención divina en el curso histórico, tan discutida y admirada ya desde la antigüedad griega y renovada en horas modernas con Hegel y Whitehead.

A través, pues, de ese ente elemental, estrella de la historia, incide el efecto del mar sobre otros de sus protagonistas que superan al hombre aislado tras la integración social comunitaria, sean ciudades, pueblos, naciones, culturas o civilizaciones. Pero el mar también es, y simultáneamente a su capacidad primera, algo pasivo, receptor de influjos y centro de interés atento; algo que resulta susceptible —porque lo muestra a diario— de recibir la acción diversa en intensidad y en carácter procedente del mismo ente humano, o de las entidades superiores citadas, en el sentido de que, estando de continuo “dándose a comprender”, puede llegar a ser comprendido, interpretado, entendido, desentrañado.

La concepción del mar en cuanto sujeto activo y pasivo al tiempo, es trascendental para el estudio de la historia. No rebajo, en plena consciencia, el grado del adjetivo. He dicho “trascendental” porque, si se intenta llegar al conocimiento histórico sin poner al mar en el plano de importancia que le corresponde, se da fácilmente en el error. La imagen histórica obtenida entonces resulta falsa, virtual, engañosa. Puede equivocadamente llegar a satisfacer y a tranquilizar, pero se está en ilusión y en posesión de abalorio. Creyéndose en poder de logro científico, no se abarca más que vacío o, cuando mejor, humo de pronta dispersión. Mucho me temo que la historia en España —y acaso sea ésta anticipación apresurada— haya sido vista casi siempre con esa deformación crónica.

Pero el mar, en cuanto ente de personalidad, es *objeto* también, y es tal cosa en su acepción genuina, es decir, en lo que tiene de foco de interés de la mente inquieta por los secretos de la naturaleza y de imán de poderosa fuerza portante sobre el pensamiento científico. Es curiosa, para iniciar la conjetura, la forma en la que, en el caso casi exclusivo del mar, se relacionan en elíptica conexión sus categorías de sujeto y de objeto. El mar como objeto es en sí materia inmensa de estudio que se ofrece al hombre para que desentrañe precisamente esa subjetividad que en él hay tan influyente en el hombre mismo. Yo creo que, en verdad, el hombre se ha aproximado al mar con afán conscientemente científico, tanto en lo sin duda especulativo como —y con más decisión e intensidad aquí— con lo que técnicamente ha puesto en sus manos en cada momento la ciencia natural. No digo yo que se haya intentado lo que pudiera concebirse como filosofía del mar —aunque no fuera mala cosa para todos (entiéndase así, *para todos*) que algún dotado pensador se hubiera dejado llevar de ese benéfico impulso ideal—, pero sí quedan registrados intentos de enfocar hacia el mar como objeto de estudio la óptica amplia y elevada de la filosofía de la historia, bien que relativamente modernos. Ya Montesquieu, en su tan repetido *Espíritu de la leyes*, puso tal vez el primero la semilla para la comprensión de la influencia del mar como elemento telúrico en la vida humana, en la historia al fin, al señalar cómo el clima y la configuración geográfica del suelo condicionan las diferencias de la vida económica y de la distribución de las riquezas, y con ello las variaciones en costumbres, en

legislación, en constitución, en política, en libertad, etc. También Turgot, algo después, se detenía especulativamente en la consideración del efecto producido por la presencia de tierra firme, mar y ríos sobre el tráfico, las relaciones entre los pueblos, las conquistas y el comercio. Hegel también, aunque ligeramente y de pasada casi, ensalzó en sus lecciones sobre la *Filosofía de la Historia Universal* las conveniencias y utilidades de los pueblos marítimos fundamentadas en la clara influencia del mar en la historia. Y alguien más, cuyo recordatorio, aparte de estar de seguro en la mente de muchos, no haría más que exigir tiempo ahora y hacer derivar indeseablemente la atención del cauce por el que se pretende hacerla discurrir.

No ha faltado en efecto ese llegarse humano al mar con talante de pensador puro, pero al tomar al mar como objeto científico dijérase que se ha echado sobre sí el hombre con mejor soltura que en lo anterior la clámide de lo pragmático, de lo interesado, de lo utilitario. La ciencia del mar ha atraído al hombre desde que, tal vez en el siglo dieciocho, se despertó en él de veras la inquietud de saber lo físico y de conocer positivamente la naturaleza. El mar entró así en la historia de la ciencia, pero es desde hace bien poca cosa, para los parámetros cronológicos de ese orden, cuando el interés científico del hombre por el mar ha ascendido exponencialmente en su expresión gráfica. El fenómeno es prácticamente de hoy. La necesidad que siente en esta hora la humanidad por todo o por casi todo lo material —energía, alimentos, materias primas, riquezas...— ha quedado transformada en pujante impulso del conjunto de ciencias de la naturaleza referidas al mar, impulso que se mantiene en nuestros mismos días y que probablemente habrá de proseguir incrementado en el futuro. La biología marina, la mineralogía relacionada con pelágicos yacimientos, la física oceanográfica, la búsqueda incluso de “habitats” marinos, como ahora se dice tanto..., todo ello y más, cuya consideración detallada llevaría muy lejos, está siendo historia en nuestros días, historia provocada por la realidad que el mar es como objeto.

* * *

Descubrimiento.

Ese mar recién descrito —valga la expresión— ha sido, *mutatis mutandis*, el mar de siempre. Su ser íntimo, su alma, su cuerpo, no ha variado con los siglos desde que el espíritu de Dios se moviera sobre él o aleteara sobre la superficie de las aguas, como dicen ahora las traducciones modernas del eterno texto genesíaco. En la historia, diríase, el mar es inmutable. El gran personaje histórico —el hombre— se altera, sin duda, con los siglos, al menos en lo material, con el apoyo del humano invento denominado *progreso*. La relación de lo científico con el mar mejoró en sustancia desde la antigüedad remota la necesidad inherente de siempre al hombre y a los pueblos de *estar en la mar*. Esa *mar*, para la historia hasta mediado el siglo quince, fue el Mediterráneo: el mar de los fenicios, de los griegos, de los romanos, del Islam.

Pero ese mar se quedó pequeño al alcanzar aquel progreso cotas especiales. La ciencia encontró hallazgos sustanciales en el arte de navegar, con lo que el hombre fue capaz de superar limitaciones y dificultades; de salvar temores e inhibiciones; de relegar a plano secundario problemas tenidos hasta entonces por insolubles —míticas afrontaciones al hombre— y concepciones rayanas en el misterio y en lo intangible. La reducción del *Mare nostrum* a sus dimensiones naturales, con la visión de lo natural que los logros científicos relacionados con la mar desvelaron ante el hombre inquieto del siglo de lo moderno, impulsó a ese hombre, al hombre que luego empezó a llamarse “occidental”, a buscar otros mares, a penetrar algunos misterios y jeroglíficos pelágicos que ya habían llegado al umbral de la humana inteligencia dinámica y agresiva, a lanzarse hacia lo ignoto con el apoyo de lo científico ya conquistado, lo que convertía en silogismo racional —todo lo aventurero que se quiera, entonces y ahora, pero ecuación de razón, normal y sensata en suficiencia— el ansia de modernidad, de dar en algo nuevo, que movía al alma europea en los tiempos difíciles y complicados en que la casi eterna ya Bizancio caía en manos de poderes no cristianos.

La ciencia aplicada y la historia fueron en apariencia causas del Descubrimiento. Causas, sí, pero indirectas tan sólo y no las eminentemente decisivas. Sin embargo, conviene atenderlas, aunque no sin antes destacar en cuantos aspectos se pueda y autoricen los marcos de este ensayo, los perfiles de la verdadera causa eficiente del Descubrimiento: el mar; sencillamente el mar. El Descubrimiento, el abrir un Mundo Nuevo a los ojos y sobre todo al alma de Europa o al ser del Mundo Viejo ya, fue posible por el mar, fue causado por el nivel alcanzado a la sazón por él —segunda mitad del siglo xv— en la mente decidida, dinámica y ansiosa de cosas nuevas que movía inconscientemente la vida de los europeos —de los portugueses y los españoles por delante de los demás— hacia la investigación de lo desconocido. Antes que la ciencia del navegar y de que se le hubieran cerrado a Europa, a la Cristianidad de entonces, los accesos comerciales hacia las tierras del oriente por la decidida interposición de la barrera turca, lo que hizo posible la llegada costanera de los portugueses a la India fue, sencillamente, la llamada del mar, la voz de su alma pelágica y oceánica —no de su cuerpo aún, porque lo material oceánico se desconocía todavía al no saberse de él más que lo mítico y lo poético que clamaba por que los hombres, poseídos ya por lo metafísico primero y por lo teológico después, la adivinaran, la buscaran y la poseyeran.

Adivinarla, en pureza, la habían ya adivinado. El origen del inventar ese estaba sin duda en lo mítico —que al fin y al cabo no es sino el primer motor de lo real del hombre—, en el legado platónico, aún hoy incomprendido, de la poesía de la Atlántida. Continuaba el adivinar en la leyenda. No faltaban fablas de navegantes que habían cruzado el mar ignoto. Unos por azar. Otros, con deliberación convencida —apoyada también en relatos legendarios—, se habían aventurado, aunque sin registro histórico suficiente en su hacer, a lanzarse a la mar, a adentrarse en el misterio pelágico. Se hablaba de quien, incluso, había vuelto, dejando allá, en tierras nuevas y no sólo en mares gri-

ses, devoradoras y tormentosas, otros compañeros de expedición que no habían podido regresar. Eran tales personajes míticos, legendarios, hombres de latitudes altas, de costas frías y húmedas, de ciudades o poblados nebulosos y ásperos... El alma del mar estaba en verdad adivinada por el hombre europeo —y probablemente por el oriental remoto— e incluso sentida en lo ideal de la metafísica de aquél, mucho, muchísimo antes de que el hombre ibérico se hiciera a la mar, a la alta mar de aquel entonces.

Lo adivinado y sentido, cuando se intuye con el fuerte vigor de resortes misteriosos pero vivos y pujantes con el valor que da lo nuevo y lo joven, incita a la búsqueda de lo atrayente. Y el hombre europeo de finales del siglo quince buscó el origen de la voz del alma del mar, accedió con voluntad ciega todavía a la llamada del mar y se lanzó a su través hacia lo desconocido. Lo que verdaderamente y con ilusión indiscutible atrae al hombre y le impulsa a la acción es, más que otro imán, lo misterioso. El mar de la segunda mitad del siglo xv se confundía con el misterio en el alma del hombre de entonces, aunque en su cuerpo —en lo que la ciencia parecía asegurar con suficiente fuerza— sintiera ese hombre, ya volando hacia su autonomía respecto a frenos teológicos, la certeza material de lo posible y cercano.

Mas ese hombre europeo, aunque históricamente tal —en especial para ojos y mentes críticos de quinientos años más tarde— no fue sino el hombre ibérico, es decir, el portugués y el español. Mucho se ha escrito ya acerca del posible y probable *porqué* de ello. ¿Por qué fue el hombre de Iberia, de Hispania, el primero en “hacerse a la mar”, a esa mar que con voz potente llamaba al navegante hacia ella desde mediados del siglo xv? ¿Por qué no fue el hombre francés o el inglés, en cambio; esos hombres que no andaban empero a la zaga de los meridionales en cuestiones otras de cultura, de pensamiento y de progreso en general? La respuesta que hasta ahora da la historia a esa cuestión está desalmada. Y lo está, creo yo, porque fue con el alma, con el espíritu de sus pueblos, con lo que ahora y desde bastante después de aquel entonces damos en llamar “mentalidad”, con lo que portugueses y españoles respondían y llevaban tiempo respondiendo en 1492 a la voz del mar, insinuante, atractiva y misteriosa. Por lo que fuera —tal vez no se sepa nunca ya con vigor suficiente— el alma de otros pueblos de Europa no respondía todavía —aunque en efecto respondiera más tarde y con gran eficacia en la contestación— a la llamada del mar como lo hicieron a la sazón los ibéricos. España —y Portugal casi al tiempo— fue la primera nación europea cronológicamente hablando. Fue con Portugal también la primera nación marinera de Europa; del mundo asimismo. Como todo empezar, ese buscar marinero de España fue inmaduro, pero resultó búsqueda auténtica. La respuesta a la llamada misteriosa y atractiva fue por parte de España la más natural a la sazón: aproar a la voz. Esta procedía de allende el marino horizonte; de más allá, en verdad, de cuantos horizontes pudieran imaginarse entonces hundiéndose hacia poniente. Si de allí parecía clamar la voz, allí radicaría en parte el alma pretendida. A poniente habría pues que arrumbar. Sí; no faltaban premisas científicas que sugerían, que aseguraban ya, la redondez, la rotundidad del

mundo y confirmaban la posibilidad de dar con Cipango o Catay y con las Indias extensas navegando al oeste, pero más que la verificación de teoremas de la ciencia el occidente era —y no sólo en representación, sino en esencia— la voz del mar, la voz de su alma hecha misterio. España buscó decidida hacia poniente el arcano que le atraía y que le llegaba en alas del mar convertidas en oceánica voz. Y encontró España un mundo nuevo. Por lo pronto un nuevo mundo; otra cosa que el mundo conocido. La realidad aquí superó a lo previsto o intuído en todo: en lo material —lo aparente desde el comienzo; lo verdaderamente descubierto— y en lo espiritual, lo verdaderamente emergente en cuanto producto semidivinal del alma del mar, del alma, aquélla que clamaba y atraía. Lo material, el mundo en sí, fue apareciendo ante el hombre con el tiempo: ante el español, descubridor y hallador a la vez, mostró desde el principio sus inmensidades, y, desde el inicio también, exhibió sus posibilidades desmesuradamente prometedoras. En eso material había física pujante y esperanzadora: lo que en Europa, en el viejo mundo, se entendía por *riqueza* sin más adjetivo, pero también había horizontes, múltiples y atractiva y misteriosamente alejados, de sugestiva aventura y de promesas activas de algo más por descubrir. Lo del espíritu era aún, si decir se puede, más nuevo. Porque nuevo era encontrar un ámbito inmenso donde llevar, a impulsos del mandato divino, cristológico mejor, el alentar del espíritu propio. Llevarlo y dejarlo allí, para que fructificara al ciento por uno. Y nueva era también la cultura hallada. Pero una cultura nueva, más que lo natural por naturaleza, requiere tiempo largo para ser comprendida primero y asimilada en lo conveniente después, bastante después. La comprensión empezó entonces; la asimilación conveniente, aunque suene esto a herejía o a incapacidad —puede ser que haya de ambas cosas en la historia sida ya—, está todavía tal vez en curso al cabo de quinientos años... Y tras el descubrimiento, la posesión de lo nuevo.

A partir de 1492 se trataba de *poseer*, de poseer tras adivinar y buscar. Había que dominar antes para poseer en consecuencia. Y era España —la España joven, pujante, viva de ilusión y de vigor en el espíritu, aunque cansada en lo material y limitada en mucho en tal aspecto—, esa España y sus españoles de entonces —castellanos y aragoneses— la encargada de llevar a cabo esa tarea histórica, tanto por el ligero impulso determinista que en lo oscuro mueve todo lo humano en su hacer en el mundo, como por la íntima convicción que dominaba a la nación y a sus hombres de que habían de responder a la llamada de la historia que acababa de sentirse en la voz del alma del mar. Lo que había que poseer era, simple y llanamente, la mar, por poco simple y por nada llana que la mar sea. Poseer la mar implica hacerse con su alma. Hacerse con un alma, con el alma de alguien o de algo, es sencillamente conocerla. Pero ese conocimiento es peculiar, difícilísimo, elusivo y, al parecer, evanescente. Pero los españoles y la España de finales del siglo xv, los españoles y la España del Descubrimiento, llegaron a poseer el mar nuevo porque lograron llegar al conocimiento suficiente de su alma. Este conocimiento empezó en agosto y septiembre del 92 —Palos y las Canarias—; se

confirmó el 12 de octubre en la pequeña isla desde entonces gigante, y se coronó con el viaje de vuelta a la península madre. Puede afirmarse, aunque se vea en ello eufemismo barato o poesía inútil, que España poseyó el alma del mar—que antes de hacerse a la mar había adivinado y que había buscado hasta el grito de ¡tierra!, de Triana o hasta el indeciso ver nocturno del almirante— con el hacerse redondo el viaje de los descubridores al volver a España tras el primer ir hacia el poniente ignoto. La posesión del mar no es mítico decir. Fue realidad indiscutible. En 1492 España entró en posesión del mar Atlántico, del océano. La posesión marcó y señaló paternidad: el Atlántico—mar eterno, mítico y legendario, sin dueño material hasta entonces si se descartan atlantes o dioses— se hizo “español”. El hombre de España empezó a llamar a su mar la Mar Océana. Por la mar oceana; por latitudes distintas a las de la ida hacia la aventura pero tan naturales científicamente hablando como aquéllas, se redondeó el viaje. Se aprendió a ir y a volver. La ciencia del navegar dio un gran paso adelante con el hacer español de unos meses. Ya era ciencia firme o relativamente segura al menos en el último decenio del siglo xv la novedad aportada por los viajes del Descubrimiento sobre el flamante saber de vientos dominantes, de corrientes, de magnéticas declinaciones anómalas y asombrosas. Lo curioso de la posesión española del mar que llamaba es que se apropió antes del alma clamante que del cuerpo estante. Este cuerpo se llegó a poseer, pero se poseyó más tarde; con el tiempo. Lo material es siempre, en efecto, de superior inercia a lo del espíritu, pero además, en este caso de la gran invención de un mundo nuevo, esa invención —el Descubrimiento extendido— parecía no concluir jamás. Lo nuevo se reproducía: islas, continentes con toda probabilidad, tierras... pero el mar sobre todo, parecía en los albores de la gran aventura no tener límites por no querer verlos. Siempre surgía una mar nueva. Y nuevas tierras allende los mares nuevos y con especial asombro y singular belleza metafísica, un nuevo descubrimiento, por jugar a redundancias: otro océano. Ya no es el Atlántico el español o hispano o ibérico océano tan solo. Otra mar inmensa se abre ante el español continental primero desde una leve colina del Darien el día 25 de septiembre de 1513. Otro océano español ya desde su venida al mundo viejo. La ceremonia oficial que nos relata la leyenda histórica de tomarse posesión del Pacífico en nombre del rey de España confirma en la forma la realidad de poseer física y espiritualmente la mar que España llevó a cabo con el Descubrimiento único.

Porque el Descubrimiento, sí, lo fue de un Mundo, de tierras inmensas, de razas desconocidas y de almas expectantes, pero lo fue asimismo, y con vigor no bien señalado por la crítica hermenéutica de entonces acá de tan descomunal empresa, de océanos. Poco en verdad se ha señalado el hecho en ámbitos culturales e históricos de Europa, de Occidente, dedicados a la investigación y a la interpretación del pasado trascendente, pero la realidad es que el Atlántico en la práctica y el Pacífico en todo orden del concebir y del hacer humanos, fueron tan descubiertos por España para Europa y para el mundo—para el mundo redondo y entero ya—, para los hombres y para la historia, como la

islita de San Salvador, la grande de Cuba, los desmesurados ríos y la masa continental que acabó llamándose América. En otro sitio he dicho que «la mar se descubrió con el mundo nuevo. Sólo la tierra, las tierras, han quedado firmemente unidas al vocablo conceptual de *descubrimiento*. Hablamos del descubrimiento del Pacífico con referencia a su haber sido visto por primera vez desde una loma. Cuando verdaderamente se descubrió fue tras navegarlo en 1521 o poco antes. En lo que ahora interesa aquí, los océanos se descubren al navegarlos, aunque no sea precisa y exactamente, como es siempre de desear, ya que es lo que su naturaleza de mar pide, para *estar* en ellos —“estar en la mar” no equivale en absoluto simplemente a navegarla (...)— sino para, mediante ellos, alcanzar tierras remotas. El descubrimiento del Atlántico al concluir el siglo xv planta diáfana una realidad indiscutible, que no tiene nada de levedad pese a la apariencia pueril de su enunciado. Esa realidad es la de que el océano está ahí. Por razones, por así decir, telúricas, está ahí para todos, pero por razones políticas, si se quiere, aunque también históricas sean con el andar del tiempo, está el Atlántico ahí expresamente *para* España y Portugal. Por eso, entre otras cosas, es por lo que España sale a la mar» (*Del mar en la historia de España*; Editorial Naval. Madrid, 1987; págs. 158 y 159).

En todo descubrimiento surge con lo nuevo un reto clara y explícitamente dirigido al descubridor. Es el desafío de *hacerse con* lo que se le ha venido a éste a las manos. En el descubrimiento de océanos dejando de lado lo demás y por razón de la entidad y de la orientación del pensamiento de aquí y de ahora, brotó para España primero y para el resto de Europa luego —Portugal junto a España, aunque de modo parcial sólo por razones de decisión pontificia de sobra sabidas— un reto decidido y motivado por el hecho aparentemente sencillo de estar aquéllos ahí. No es caer en vana grandilocuencia decir que ese reto fue histórico. España lo aceptó y le hizo frente. Europa, en la estela española, pese a lo que se lea desde hace mucho tiempo en libros y en opiniones de historiadores ingleses, también comprendió el reto oceánico a su tiempo y lo captó y afrontó asimismo. El cómo lo hicieron una y otros se condensa en la forma en que se concibió y ejerció a lo largo del eje temporal de la historia de entonces a hoy lo que significa esta sencilla expresión: *poder naval*.

* * *

Poder naval.

A estas alturas de la historia se ha hablado y escrito bastante sobre poder naval. Yo diría ahora, mejor, que lo escrito y hablado se refirió y se refiere, acaso más que al “poder naval”, al *sea power*, ya que lo que en español llamamos “poder naval” no es sino traducción del subrayado par de vocablos ingleses. Me temo que España, la primera potencia naval histórica moderna, no se preocupó de acuñar la expresión adecuada para lo que ella, antes que nación otra alguna, empezó a ser y a ejercer —se *es* potencia naval, y se *ejerce* el

poder o la fuerza que ese ser exige e implica— en la estela del Descubrimiento y precisamente como consecuencia del reto aquél que el descubrimiento de océanos y de tierras, hasta el siglo dieciséis velados, presentó a la España joven al tiempo que a toda nación europea relacionada de algún modo con el océano mediante eslabones de dependencia.

Pero, ¿qué es *poder naval*? El caso es que la expresión cuyo ser buscamos se maneja con profusión en ámbitos de cierta orientación especializada en política y en estrategia, y se hace tal manipulación casi siempre dando por sabido lo que es, como si el inmenso concepto de “poder naval” resultara algo consabido; por desgracia no lo es. Definiciones hay varias de cualquier cosa; de todo. También las hay, claro es, de poder naval. No voy a jugar a la erudición al respecto, porque ni viene al caso ni ganaríamos nada con ello. Voy a dar, en cambio y a riesgo de que se me tache de pedante y vanidoso, la mía, que no es precisamente de ahora —porque data de varios años y la oyó el viento por vez primera en una conferencia a oficiales jurídicos de la Armada— pero que presenta aspectos que parecen desprendidos del razonar anterior. Para mí, *poder naval es fuerza justificada por los condicionantes del mar en cuanto factor histórico*.

Conviene el análisis, pero antes también una breve advertencia: Todo lo inmenso y complicado —poder naval, en cuanto concepto, es sobremanera amplio y complejo— debe acabar, por serlo, en definición escueta. Jehová dijo de sí mismo que él es el que es, o algo así si no se exige excesivo rigor en la traducción del texto bíblico original. De España se habló en tiempos de ser una unidad de destino en lo universal; acaso lo siga siendo o tal vez no lo sea ya. Poder naval es... eso; lo definido hace un instante. Mas, veamos más de cerca sus fundamentales ingredientes:

Fuerza: No solamente material —fuerza naval y estructura logística, como se dice hoy con frase distinta a la empleada en la época del Descubrimiento— sino también y con peso suficiente y siempre necesario, fuerza moral e incluso espiritual; del espíritu de los pueblos y, consiguientemente, del espíritu de sus hombres, ya sean dirigentes, ya sean dirigidos. Porque esa fuerza no viene del cielo, sino que hay que crearla con medios de los tesoros públicos a exigencias de los parlamentos hoy. El tesoro es material, y se convertía ayer en barcos y se traduce hoy en barcos y aviones navales. El Parlamento se mueve a impulsos del espíritu, y ese espíritu es el que en realidad anima y vivifica a la fuerza material. Claro es que todo ese peculiar juego se lleva a cabo si *se sienten* los condicionantes del mar. Y ya se ha visto que el mar condiciona porque es decididamente factor histórico de trascendencia acusada.

Factor histórico: Es esto cualquier realidad humano-natural que *hace* historia. Los factores históricos son varios y susceptibles de agruparse en físicos y espirituales o en naturales y del espíritu. Entre éstos están la lengua, el arte, la religión, la filosofía, el derecho, etc. Los factores históricos naturales son los que se engloban en el vocablo conceptual de geografía; presuponen por ello riqueza natural, posibilidades materiales, recursos, y originan otro

inmenso vocablo conceptual que es el de *comercio* material. Sobre todos y cada uno de los factores históricos gravita el carácter de relatividad referida tanto a su esencia —intensidad, importancia intrínseca, vitalidad— como a su influencia —efecto mutuo de circunstancias, valor comparativo, coyuntura—. Sin embargo, y pese a la adjetivación general de relativos que se acaba de conferir a todos y cada uno de los factores históricos, tal carácter de relatividad se acomoda con mayor hondura en los naturales que en los del espíritu. En el orden de ideas en el que se está aquí y ahora “nada hay más relativo que la geografía”. Esta expresión, algo vulgar y de generalidad excesiva si se quiere, es aceptablemente veraz, y funda su verdad en el carácter que la geografía, lo natural, lo circunstancial físico, lo “dado”, en una palabra, imprime en la forma de ser de los hombres y de los pueblos —las naciones o civilizaciones también— que han de asimilar en el tiempo, para soportarla o para explotarla en y ante la historia, esa geografía decisiva. Pues bien: el carácter que la geografía como factor histórico imprime en hombres, pueblos, naciones y civilizaciones es, sencillamente, la *condición* de éstos.

Siempre ha sido marcada y grande la afinidad entre geografía e historia. Y no sólo en cuanto disciplinas escolares, sino en razón de sus respectivas entidades de realidad y de ser. La afinidad entre la geografía y la historia o entre la historia y la geografía, sigue y seguirá existiendo porque arraiga en la esencia del destacado factor histórico natural. Como prueba, algo indirecta tal vez de todo ello, pero vigorosa en sí por la carta de naturaleza que ostentan ya sus expresiones, ahí están los elocuentes vocablos de *geohistoria* y sus en cierto modo derivados de *geopolítica* y *geoestrategia*. La geografía, lo que de inmenso encierra, influye condicionando. He ahí algo que no puede dejar de tenerse en cuenta al decidirse el pensador al intento de interpretar hechos humanos en la arena de la historia o de hacer inteligible la vida de los pueblos.

Condicionantes: Todo factor histórico que condiciona presenta al hombre ante la historia una serie de imposiciones que éste ha de afrontar. La geografía hace a los pueblos de una forma u otra. La geografía terrestre es mar y tierra; más mar que tierra. La geografía hace a ciertos pueblos más marítimos, por así decir, que a otros; pueblos que *son* marítimos porque dependen en alto grado del mar para desarrollar normalmente su vida, para vivir, sencillamente. El mar condiciona por tanto siempre. Condiciona intensamente y de modo eminente a los pueblos eminentemente marítimos. Esa forma de ser de los pueblos derivada de la imposición geográfica es lo que se denomina *condición*. Los factores históricos imponen condiciones. El mar hace que ciertos pueblos *sean* marítimos y que se diga de ellos que son pueblos —lo mismo se puede decir de naciones o coaliciones— de condición marítima. Por oposición a éstos están los pueblos, naciones, coaliciones, etc., de condición continental. Pero de éstos, de su estudio, no es la de ahora sazón. Lo que interesa en el momento es el poder naval.

Pues bien: la condición la soportan los pueblos en su andar por la historia. Al soportarla han de atenderla y seguidamente comprenderla. La comprensión ha de ser producto de su mente, de su forma de pensar esa condición y

de su talante ante ella; de lo que normalmente se entiende por *mentalidad*. Si la condición y la mentalidad se avienen, se da entonces armonía beneficiosa para la historia y para la vida del pueblo en cuestión. Si no se avienen; es decir, si un pueblo de condición marítima vive a pulsos de mentalidad continental, no faltan las dificultades en la vida y, por tanto, en la historia.

Mas toquemos ya el mar con la mano. El mar, en cuanto factor histórico, condiciona. Sus condicionantes aconsejan y obligan casi a crear la fuerza antes comentada, fuerza que en este caso, por provenir del mar, es el *poder naval*. Prácticamente se ha cerrado el círculo argumental de la definición. Partimos de la fuerza. Véase ahora ésta con algún detalle.

Si en el origen de todo está el mar en cuanto factor histórico, lo que sigue a continuación en la serie silogística que empieza aquí y ha de acabar en la fuerza, lo que sigue es el *comercio*. No es posible detenerse en esto, pero el comercio mundial es desde siempre casi marítimo; lo es intensamente para el mundo precisamente desde el Descubrimiento español; todavía no se ve el final de su preponderancia. Comercio significa *interés*; justificación o estímulo, según se mire, del egoísmo humano. Egoísmo implica la existencia del otro, del no-yo, y con ello explica él la dialéctica violenta: la *guerra*. La guerra, siendo un hecho inevitable, exige del hombre ser pensada. Ese pensamiento da lugar a la *estrategia*, un qué hacer ante la guerra como realidad insalvable. Ese peculiar quehacer requiere fuerza. El ciclo se ha cerrado: mar (Descubrimiento en concreto) - comercio - interés - guerra - estrategia - fuerza - poder naval.

De ahí, de todo eso, el que el poder naval implique ante todo —pero no exclusivamente— fuerza, fuerza material. Esta fuerza es, siguiendo la línea de causa a efecto, la marina mercante que sustenta el comercio y la vida, la marina de guerra que la protege y la estructura de apoyo logístico que permite la libre y eficaz acción de la marina bélica. Es fácil imaginar lo que es, y lo que exige de otras cosas ser, este componente material del poder naval.

Para muchos, eso y sólo eso es poder naval. La normal opinión es únicamente eso lo que entiende por poder naval. Lo material basta y sobra. Es suficiente. Sin embargo, no está la verdad en la simple apariencia. Lo material tiene que vivir a impulsos de un alma y esta alma, compleja como ninguna y de muy difícil intelección, es producto deliberado de la voluntad de los pueblos. Diríase que se está ante la paradoja de que cada pueblo se forja su propia alma, en especial en cuanto ésta es alma que ha de animar el poder naval que le corresponde y que —siempre la eterna figura del círculo— ella misma ha creado. Pero ¿en qué consiste de modo tangible ese impulso pneumático vivificante? Es, ya se ha dicho, el aspecto espiritual del poder naval. Y ésto ¿en qué consiste a su vez? Por lo pronto estriba en la actitud mental de un pueblo hacia y frente a la condición que el mar le impone: la mentalidad. La mentalidad de un pueblo y de sus conductores en la historia es la que hace que ese pueblo sepa lo que para él es el mar; lo que el mar es para su vida; la necesidad de disfrutar, de explotar y de conservar ese medio de su vida histórica; la con-

veniencia de defenderlo; la rentabilidad de esforzarse en ello, de crear para ello la fuerza necesaria, el poder naval material.

Junto a la mentalidad han de estar todas cuantas instituciones de estado son precisas para, primero, hacerla acorde con la condición y, después, para conservarla por el buen camino, cultivarla en útil fomento y alimentarla para que no sólo no decaiga, sino para que se vigorice cada vez más. Esas instituciones no son otra cosa que los sistemas estatales adecuados. El primero de éstos es el de la educación nacional, especialmente en el estrato correspondiente al niño y al joven. En breve, y con expresión vulgar, se trata de enseñar bien a ambos *su* geografía y *su* historia. Le sigue el sistema legislativo, en el que toma cuerpo o debe tomarlo por necesidad de las cosas la teoría trazada con las líneas de todo lo precedente. Las leyes de un estado reflejan la mentalidad de un pueblo en todos sus aspectos. Uno de éstos es la forma de sentir y de pensar frente a la condición. Si aplicáramos este teórico patrón a realidades prácticas concretas —España, la del Descubrimiento hasta ahora; Inglaterra; Europa; la Alianza Atlántica, tan marina en lo esencial; Occidente, que se hizo lo que verdaderamente es hoy gracias al Descubrimiento también y como consecuencia directísima de tan magno acontecer universal...— habríamos de dar en resultados valiosos y en muchos casos sorprendentes. No hay tiempo, empero. Por fin, el sistema jurídico, si no en totalidad, sí por lo menos en lo relacionado con el derecho internacional —como no hace mucho vino naturalmente a sazón indicar— y más concretamente aún con la rama marítima de éste. No es cuestión tampoco de hacer detención aquí para apreciar detalles, pero sí es sazón adecuada para dejar subrayada la fuerte, complicada y trascendental relación entre el derecho en general y en particular, como se ha visto, y el poder naval.

Vista en raudo vuelo y en abreviado esquema la realidad del poder naval, es factible acercarse, aunque tímidamente sea, a su ser. Se está ya en condiciones de decir del poder naval que *es* al mismo tiempo entidad y función o, dicho acaso con más propiedad, que *consiste en* eso. En cuanto *entidad*, poder naval —en español resulta más expresivo decir “potencia naval” por lo que de posibilidad sugiere— se aviene con la realidad de naciones, alianzas, coaliciones; es algo que se *es*, algo a lo que se llega, integridad cuantitativa y cualitativa que se crea, se mantiene, se perfecciona, que es susceptible de todo eso y de degenerar, de desvanecerse, de estar por tanto en la historia y de pasar a ella. En cuanto *función* —y aquí en español mantiene el vocablo todo su vigor inglés, en cambio— poder naval es posesión y ejercicio consiguiente. Radicalmente es esencia real y con posibilidad de realizarse; es ser, normalmente en potencia y circunstancialmente aplicable en indiscutible acto, en acto bélico, fuerte, destructor. De ahí que se haya presentado al poder naval como función, porque puede desempeñarla tanto en paz —diríase que el poder naval en paces lo es *in being*, como reza la idea inglesa de siempre— como en guerra, fase en la que cobra realidad la verdad inherente a la significación de poder naval.

Al menos entre líneas de lo precedente se insinúa —si no es que intenta

con franqueza saltar explícitamente a las candilejas que aclaran justificaciones causales— un ramal de cadena relacionando entre sí con vigorosos eslabones los inmensos conceptos de las estupendas realidades conjugadas hasta aquí: Mar-Descubrimiento-Poder naval. El mar hizo posible el Descubrimiento. “Mar” aquí no es únicamente lo físico, sino lo que significaba a finales del siglo xv en cuanto *medio* para empresas de alta mar como resultado de los conocimientos y datos acumulados hasta entonces sobre el océano y su misterio posible allende sus aguas, añadidos a los avances de la ciencia marina, aunque lentos, positivos. El Descubrimiento *creó*; arrojó con el tiempo novedades decisivamente influyentes sobre la escena de la vida europea en todos los órdenes: océanos, riqueza y comercio en suma. En última instancia fue el Descubrimiento lo que produjo —impuso, mas bien— el poder naval. Surgió, pues, éste, el poder naval *moderno*, de la necesidad estratégica derivada del Descubrimiento: océanos, riqueza y comercio es el grano de la mostaza estratégica.

La necesidad estratégica obligó a España a hacer de ella misma el primer poder naval —la primera potencia naval— de la historia; el primer poder naval moderno. Esa necesidad estratégica, vista y sentida mejor así, como necesidad, en los tiempos del auge español como poder naval, no es sino lo que hoy empezamos a preferir denominar *razón estratégica*. La necesidad o razón está en la “aparición” de los océanos en cuanto personaje de cabeza de cartel en la escena europea o en la escena *para* Europa, en lo que se empezaba a presentar a los naturalmente atónitos ojos europeos después del Descubrimiento; en términos históricos, de inmediato tras él. Ante esa realidad condicionante; ante el rotundo imperativo de esa razón estratégica —“la razón estratégica es (...) algo que, una vez descubierta (...), se constituye a sí misma en justificación impelente, motriz, impulsiva”. (*Del mar en la historia de España*; Ed. Naval: Madrid, 1987; p. 149)— España en el siglo xvi *inventa* en estrategia naval. España, ante lo que ha descubierto, y comprendiendo a su tiempo —sin previsión suficientemente anticipada, en realidad, tal vez por imposibilidad natural inherente al caso—, comprendiendo todo lo que “se le viene encima”, vulgarmente hablando, en lo comercial primero, en lo estratégico después, como consecuencia natural de ello, y en lo político europeo y mundial casi ya más tarde por justificación lógica de la relación íntima e indiscutible entre estrategia y política, y viceversa..., España, por todo eso, recapacita ante el nuevo planteamiento de su *ser* y de su *tener que hacer* en el mundo —el “mandar en el mundo”, de Ortega, que tuvo que ejercer España por tal vez un arcano determinismo histórico originado en 1492—, y, en lo que ahora nos entretiene e interesa, inventa, como se ha dicho ya, en estrategia naval. No inventa en puridad el poder naval, lo que desde poco después del Descubrimiento se llama así, porque tal concepto estratégico-político no requiere invención; pero sí lo contempla, y sobre todo lo aplica, con talante *moderno*. La estrategia moderna, la estrategia naval moderna más en concreto que otras estrategias afines, fue primicia española, francamente anticipada a otros modernismos que nacieron luego adjetivados con vocablos refe-

rentes a otros órdenes de la vida del hombre. Lo “moderno” en la mar de Occidente es obra de España; el origen está en nuestra nación. Personalmente es éste, el origen, de los consejeros marineros —por llamarles de algún modo— de Fernando el Católico, y acaso de éste mismo por su fuerte influencia en el ambiente de esa peculiar circunstancia, ya que el aragonés fue probablemente el rey de España que mejor idea llegó a hacerse —y a tenerla, claro— del valor del mar en cuanto agente de la historia, de un mar que, ante él y bien por largo antes de que el rey dejara este mundo, hablaba en voz alta, muy alta, y proclamaba en claro lo que enseguida iba a traer a los hombres, a los pueblos y a las naciones —surgientes a la sazón en Europa como tales— en cuanto factor decisivo histórico: decisivo y decidido a influir. Porque ese mar no era inerte; vivía ya y vigorosamente con fuerza emergente.

Por razón estratégica —necesidad— y con consciente convicción del valor del mar como factor trascendental en la gestión de la historia, en general y directamente, y como medio indispensable —fin en sí— para mandar en Europa y en el mundo ya al que se sentía España obligada, o forzada más bien, por acaso fatal destino histórico —y más en cuanto después, poco después, advenga el compromiso dinástico de los Austrias, vinculante y exigente—, España estructura su ser histórico sobre el poder naval —obligación—. Y en la empresa de inventar, organizar, utilizar como fundamento de su ser y aplicar el poder naval —esa capacidad de *hacer en la mar*, de aprovechar en lo propio y para lo propio todo lo que la mar ofrece: en lo vital, en lo comercial, en lo estratégico y en lo político por consecuencia y resultado último— en eso, en todo eso, *acierta* España, aunque, como en todo acierto histórico y más aún si tiene marcadísima raíz estratégica como en el caso analizado aquí, aparezcan defectos serios tras mirada posterior al momento del pasar las cosas y dotado ya de cierto espíritu crítico y de secular perspectiva. Pero España *acierta*; y *acierta* porque comprende con adecuación la estrategia geográfica zonal —la geoestrategia particularizada a lo marítimo y naval; que poco de “particular” tenía a la sazón, porque el elemento general en la estrategia de Europa empieza entonces a ser la mar, el océano, los océanos recién descubiertos— o, como se dice ahora, los teatros de operaciones navales, y deduce con lógica casi impuesta por circunstancias tan constrictas la necesidad de contar con el medio veraz y genuino para estar en ella, en la mar, y dominarla: la *flota*. Lo que rige ahora, al casi morir ya el siglo veinte, el concepto auténtico de “flota”, no es sino, *mutatis mutandis*, claro, lo que estableció España hace algo menos de cinco siglos.

Mas seguir en esta línea —que es casi línea de historia, por no decir que es *la* línea de la historia— es moverse sobre campos fértiles que no ofrecen, por ubérrimos, horizontes últimos, ya que el movimiento indicado conduce a la historia por más que, paradójicamente, esté siempre en ella, sobre ella, sobre la historia misma. Pero se da una realidad que no siempre resulta debidamente apreciada. Tal realidad es la de que, sobre la línea que se traza por rasgo natural desde el poder naval a la historia, se erigen a suficiente altura y con notable destacamento dos jalones nada inertes que, dinamizados por el

poder naval y activando a éste al mismo tiempo —reactivándolo, mejor, como se expresa a veces la ciencia física en su argot específico—, constituyen en propiedad dos eslabones semejantes que juegan entre sí a identificarse y confundirse a veces y a separarse con bastante claridad para aparecer cada uno en su personalidad definida cuando las circunstancias nacionales o internacionales lo permiten —la historia en curso también, al fin— y que, como eslabones que van hacia la historia, vigorizan la cadena intelectual hoy y hermenéutica mañana destacando al tiempo la importancia inherente a sus esencias respectivas tanto en lo absoluto como en lo relativo a la inmensa circunstancia histórica. Me he referido indirectamente, y ahora lo hago de modo explícito, a la *estrategia* y a la *política*. Con cierto sesgo en la mirada, el poder naval sugiere de por sí y sin forzar en nada las cosas, estrategia y política, tanto a un tiempo como sucesivamente. ¿Cómo es eso?

Del poder naval ya se ha recordado lo que es. Bien; pero ¿y la estrategia, en cuanto elemento tan directamente en relación con la bélica del par anunciado; qué razón exhibe para salir tan airosamente a escena ahora? ¿Por qué ha de venir a colación aquí? Suponemos, tal vez de modo automático por consabido también, una relación sustancial entre estrategia y poder naval, pero ¿cuál es? ¿Es la estrategia causa o efecto del poder naval? La solución del dilema es algo difícil, porque se intuye que la relación entre ambas es tan peculiar que pudiera venir a invalidar el eterno principio lógico del tercio excluso, ya que es las dos cosas y a veces ambas a la vez. La razón estriba en que tanto estrategia como poder naval son sólo peldaños de una más amplia escala teleológica. El origen, por así decir, de la estrategia y del poder naval es la *guerra*, pese a que de ésta no se haya hablado mucho que digamos aquí. El origen de la guerra, ascendiendo o bajando algo más la escala esa de las causas, está en el *hombre*.

En verdad que el hombre está en el origen de todo. Porque el hombre está ahí; porque el hombre hace necesariamente a la sociedad, con sus complejísimas dialécticas externas e internas, frente a otras sociedades; por eso, es por lo que hay guerras y por lo que las seguirá habiendo —si son verdad los principios de existencia y de continuidad—; por eso, al fin, es por lo que hay, por lo que tiene que haber, estrategia y poder naval. Pero estamos ya en la estrategia y con ella. El telón de fondo ahora es el poder naval. ¿Qué es estrategia, en general primero y en esa circunstancia después? Esto de las definiciones nos va a perturbar en exceso si se persigue rigor excesivo. Sigamos el método antes elegido y, dejando también pues a un lado las innumerables definiciones para escoger la propia, aceptemos esta forma de decir que son las cosas con las que andamos —no por ser la mejor pero sí tal vez por su generalidad y validez plural— consistente en que “*estrategia* no es sino el ingenio aplicado a la guerra”. Sobre esto y sobre su justificación podría extenderme *quasi ad infinitum*. Lo he hecho ya, por lo que no voy a hacerlo aquí. Quede así la cosa y ciñámosla a lo particular de interés ahora. Si hay una estrategia correspondiente al poder naval —y para mí la hay sin duda— es la proverbialmente conocida como *estrategia naval*. Sería ésta, por tanto, el ingenio aplicado a la

guerra *en la mar*. Como efecto de la aplicación del ingenio a la guerra en la mar —esta forma de guerra es inmensa, tanto en lo conceptual como en lo tangible y real— surge el poder naval como conclusión también de un silogismo sencillo en apariencia pero de difícilísima composición intelectual. Podría resumirse así: hombre-sociedad-guerra-guerra en la mar (foco de la aplicación del ingenio)-comercio marítimo (subsistencia y logística de guerra) -defensa-fuerza-poder naval. En nuestro caso, peculiarmente concreto, el Descubrimiento da a luz, como hemos visto, y lo hace de forma históricamente especial, a la “defensa” del “comercio marítimo”, la crea por necesidad, y de ella brota la “fuerza” para hacer frente debidamente a la “guerra” y a la “guerra en la mar” que ha de surgir de modo inevitable ante la natural codicia de las naciones. En el proceso esbozado aquí ha habido una a modo de emanación lineal, por así decir. Pero la realidad de las cosas —las *fricciones* de Clausewitz— hace que la línea se curve y se cierre sobre sí misma. El poder naval —supongámoslo ya siendo— reacciona con su realidad sobre todo lo precedente, y con más intensidad sobre el origen escogido. Si se dispone de poder naval, la guerra, objeto de la aplicación del ingenio, aparece diferente a la de la primera abstracción. En consecuencia, todo lo demás resulta influido, y hasta el poder naval exige repensamiento, reconsideración. El círculo se cierra de otra forma que la primera y el efecto circular no cesa. No cesa; pero, si se ve bien, llega a dominarle a uno la impresión de que el círculo y el efecto circular están incompletos, de que adolecen de algo, de que requieren un nuevo factor para resultar más completamente inteligibles. Yo creo que eso es así, y que lo que falta en el juego es el concepto y la realidad que entendemos por *política*.

¿Por qué la política? Precisamente por su clara y decidida relación con el poder naval. Política y poder naval se avienen bien; se unen significativamente con natural afinidad; se asientan, en muchos aspectos, en niveles parejos, por no decir idénticos, en la estructura del casi eterno edificio de la guerra. Claro es, empero, que la íntima correspondencia esbozada destaca de mejor modo — porque es el sesgo apropiado de considerar en este caso las dos partes diferenciadas del par sugiriente— tras llevar a cabo la siempre conveniente tarea de matizar. Política es algo amplísimo, pero en este caso, aun siguiendo siéndolo, no lo es tanto. La política que tan bien se equilibra y se complementa con el poder naval es la que suscita el vocablo “internacional” una vez adosado al ingente sustantivo. La política internacional requiere como herramienta utilísima, imprescindible casi, la actividad de la diplomacia. En cierto modo tiene sentido suficiente y real la expresión de que política internacional *es* diplomacia. De tal manera es como conviene y procede contemplar a la política aquí. La política es, pues, algo que *se hace*; el poder naval algo que *se ejerce*, que se esgrime en gran medida, que se blande frente a otros y, si es preciso, contra ellos. En estas brevísimas definiciones anda contenida la semilla de relación que íntimamente refiere de modo mutuo a ambas realidades de la vida de los pueblos. Al germinar esa semilla, la relación que brota lo hace bajo diversas apariencias. Por lo pronto se aprecia relación de causa

a efecto. La política, al hacerse, «hace» poder naval; lo crea, si no existe, y lo mantiene si ya está creado y dispone de él esa política activa. El poder naval, al ejercerse, «hace» también a su modo política, ya que la facilita —la hace fácil, si es que cabe sencillez en tan complejo quehacer humano—, la apunta, la vigoriza. La política fomenta el poder naval y el poder naval se ofrece como eficiente recurso de la política. Causa y efecto se detectan sin gran forzamiento de argumentos en la correspondencia esbozada. Lo que, empero, no es de claridad meridiana es el sentido de la relación. ¿Causa la política el poder naval? ¿Es ese poder el que, al activarse, hace activa en verdad a la política? Ambas cuestiones pueden responderse con afirmaciones sin que por ello se falte indiscutiblemente a la verdad. Podrán interponerse distingos en la cadena silogística apuntada, pero lo cierto es que no faltan en la historia ejemplos claros de políticas que han dado origen causal a influyentes poderes navales y, viceversa, de poderes navales dotados de certeras orientación y dinamismo que han producido —porque las han respaldado y empujado por vías seguras— políticas consecuentes. La verdad resumida es que la relación de causa a efecto entre política y poder naval, o entre poder naval y política, equivale a interacción cíclica realimentada sin detenimiento. Esto, naturalmente, es la abstracción de la teoría.

Otra relación entre política y poder naval, aparte de la causal ya comentada, es la que yo llamo de “dependencia desequilibrada”. En efecto: el poder naval no puede ejercerse sin una clara referencia a la política, sin dependencia real y decidida de ella, independientemente de la pulsación de lo político en su nivel entre naciones. Ello es en gran manera así porque, en cierto modo, el poder naval depende de la política para ser ejercido, empleado, aplicado, al menos si tal acción poderosa se intenta dentro de los marcos de lo lógico. La política, en cambio, puede, en terrenos prácticos, hacerse sin referencia directa al poder naval, sin conexión lógico-racional con él, sin —hablando con vulgaridad y llanamente— prestarle la atención debida. Lo que se ve acontecer donde el caso pueda darse es que la política anda autoconvencida de que, en lo pragmático, no depende del poder naval para realizarse. De ahí que se haya hablado de dependencia desequilibrada en lo recíproco cruzado. Lo que pasa es que, si no se da razón suficiente para el desequilibrio en dependencia —sencillamente, la de que esa política no cuente con poder naval—, la inclinación de origen se incrementa aceleradamente y se agrava el desorden, porque si una política con un poder naval a su disposición —bien en potencia, bien en acto— pretende hacerse y desarrollarse por sí sola, sin contar con él —creándolo si alienta en potencia, blandiéndolo si ya es un hecho material—, se amputa a sí misma un miembro decisivo de locomoción y se convierte en política coja.

La relación de causa a efecto rápidamente trazada aquí y la de impar dependencia en cierto modo también, presentan un peculiar aspecto que, más cerca ahora del ámbito vital práctico de los pueblos, naciones o coaliciones que juegan la política con el poder naval o que ejercen el poder naval mediante la política aplicada, aconseja denominar mejor a aquéllas con fór-

mulas que admitan la relación de *posibilidad*. En el lenguaje diario se expresa con frecuencia el casi axioma de que «el poder naval *hace posible* la política», lo que presupone por naturaleza que esa política o, mejor, la nación o coalición que la defina y haga, disponga de ese poder y lo emplee y aplique según criterios racionales concordantes en lo radical con la razón de ser genuina del poder naval posibilitante. Véase que la idea de *razón* se ha mencionado dos veces: una referida indirectamente a la política y otra directamente vinculada al poder naval. El porqué de esa doble alusión no requiere aquí y ahora desarrollo extenso y detenido. Tampoco es realmente preciso. Para quienes lean estos argumentos ha de ser, si no de sobra, por lo menos suficientemente sabido. Sí procede en cambio sintetizar explicaciones diciendo sencillamente que ese porqué, el hecho de que el concepto de razón se haya adosado —que *está* adosado, dicho con más propiedad— a la política y al poder naval estriba en la pujante realidad de otros dos conceptos o tangibles existencias, más bien, que son de imposible separación de las dos vivencias —política y poder naval— consideradas: la condición nacional y la mentalidad de sus hombres. Mas, sobre esto, no cabe ahora y aquí insistir más.

* * *

Historia.

Ya se vislumbra la historia. Al menos, la historia en cuanto término del encadenamiento que empezó aquí por el mar eterno y activo, constante agente; que siguió con el *Descubrimiento*, con origen y desarrollo en el tiempo pero “real” aún y vigoroso siempre también de entonces en adelante si el hombre es capaz de comprenderlo y de interpretarlo en su único y verdadero sentido histórico; y que prosiguió mediante el *poder naval*, materialidad histórica siempre pero con el aspecto “moderno” que adquirió precisamente con los descubrimientos peculiares y vivísimos del *Descubrimiento* y con los toques de fundamento en su esencia que le diera España al empezar a ser actual o moderno en la práctica política y en la estrategia aplicada... Más el que la historia sea término de algo no es al tiempo sino figura retórica conveniente acaso para capítulos susceptibles de mejor comprensión si se consigue su limitación temporal, pero no para aquellos agentes de ella misma que una vez originados —si es que tienen origen— ya no pueden ver su agotamiento real. Tal acontece con los nuestros: con el mar, con su origen en su propia eternidad; con el *Descubrimiento*, originado, sí, al arrancar el siglo xv, más vigoroso aún para seguir haciendo historia; con el poder naval, de que el actual, en manos de las prepotencias políticas y estratégicas del momento, viene a ser, en lo material, el cúmulo de lo depositado sobre su semilla germinal por el progreso tecnológico de los cinco siglos últimos, aunque en su esencia espiritual continúe intacto desde aquel ya remoto entonces y siga siendo esa fuerza justificada por los condicionantes del mar en cuanto histórico factor.

Mar, Descubrimiento y poder naval están en la historia ya. Su “estar” es decidida y eminentemente peculiar. Están ahí vivos y con claro dinamismo, es decir, con capacidad de enseñar, de seguir enseñando, a quien sienta en sí inquietudes epistemológicas de ese orden. Y están así en la historia tras haberla alcanzado por el camino hacia ella que corresponde con naturalidad indudable a la esencia del tríptico, cuya anotación se ha señalado y subrayado al pasar, aunque con trazo tenue, y tan sólo insinuado, por razón de las limitaciones de detalle y extensión del trabajo éste que está a punto de concluir. Tal camino no es otro que el de la política y la estrategia, o el de la estrategia y la política, según se contemple el horizonte. La política y la estrategia, con sus hechos a cuestas, conducen a la historia, y permanecen en ella, llevando consigo en este caso los resultados históricos en verdad de los conceptos inmensos con los que se ha jugado. Y están ahí en su absolutismo teórico —bajo el aspecto en el que en realidad han sido vistos aquí— y en su relatividad práctica, alojados en los compartimentos respectivos —historia de España, de Europa, de Occidente, y demás— y arropados con otras clámides correspondientes a cuantos agentes históricos distintos, pero en relación segura con ellos de algún modo, hayan contribuido a hacer las historias afectas. A nosotros nos interesan sobremanera y por este orden las historias de España, de Hispanoamérica y de Europa. Las razones son claras. Lo que no es tan nítido ni vigoroso por el contrario es el deseo español de investigar y saber. De investigar lo que en la historia haya siempre vivo de mar, de Descubrimiento y de poder naval, junto a la política y a la estrategia que sobre esa base triple haya hecho España, hayan hecho los españoles —y estén haciendo contantemente una y otros—, para, tras la investigación, llegar a saber.

Todo ello —historia, investigación, saber; sobre mar-Descubrimiento-poder naval— cobra mayor interés, importancia y actualidad, si cabe, ante la inminencia del Quinto Centenario. Conviene preguntarse si España y sus españoles serán capaces de investigar y saber —y de enseñar después al mundo; porque éste no parece muy proclive a hacerlo, y menos con el sesgo histórico real, que es el que lo español debe imprimir a su acción investigadora y hermenéutica— lo que el mar, el Descubrimiento y el poder naval han hecho en ese mundo y por él —en España y por ella—, y lo que hubieran podido hacer, en España y por España en especial, si sus políticas y sus estrategias hubieran sido acordes perfectos, en cuanto armonía ajustada a las importantes realidades de todo pueblo, nación o coalición que representan mejor que cualquier otra metáfora sus correspondientes cuerpo y alma. Esas realidades son respectivamente a esto último la *condición* y la *mentalidad*... Pero esto no es ya de aquí...

LA CARTOGRAFÍA ESPAÑOLA DE AMÉRICA DEL SIGLO XVI

J. M. GOICOECHEA PORTUONDO

A unos pocos años del V Centenario del Descubrimiento, el mayor acontecimiento geográfico de la Historia, es oportuno recordar la importante labor cartográfica llevada a cabo en el Nuevo Mundo por los navegantes y cosmógrafos españoles durante el primer siglo posterior a ese magno acontecimiento.

Esa labor, realizada mayormente bajo la dirección de la famosa Casa de la Contratación de Sevilla, se inicia con el bosquejo hecho por el almirante de la costa noroeste de La Española en diciembre de 1493, que se conserva en la Biblioteca Nacional de Madrid. Corresponde, sin embargo, al piloto y cartógrafo Juan de la Cosa la prioridad en mostrar los nuevos descubrimientos con su famoso mapa de 1500, cuyo original se conserva en el Museo Naval de Madrid. Es probable que este mapa haya servido de modelo a Waldseemüller para la confección de su mapa de 1507, en el que aparece por primera vez el nombre de América dado por su autor al Nuevo Continente, aparentemente impresionado por la declaración de Américo Vespucio, en 1504, de que las nuevas tierras descubiertas por Colón al otro lado del océano bien merecían el nombre de un *Nuevo Mundo* (1).

Dada la imperfección de los instrumentos de observación de esa época, era lógico que se pudieran apreciar grandes discrepancias entre los primeros bosquejos de las costas americanas. En consecuencia, y a fin de incrementar la seguridad de la navegación en esas zonas, la Corona dispuso la creación del cargo de piloto mayor de la Casa de la Contratación, haciéndolo responsable en forma oficial de la estandarización y la confección de los mapas y cartas de navegación para uso de los pilotos de las flotas con destino a las Indias.

El primero en ocupar esa importante posición fue el florentino Américo Vespucio, bajo cuya dirección se confeccionó el primer mapa oficial conocido con el nombre de Padrón Real (2). Al morir Vespucio, en 1512, lo sustituyó el cosmógrafo Juan Díaz de Solís, quien recibió instrucciones para la preparación de un nuevo Padrón Real conjuntamente con Juan Vespucio, sobrino de Américo.

Aunque ya desde la segunda mitad del siglo xv se conocía el grabado por cobre y madera, es curioso observar que la mayoría de los mapas españoles del siglo xvi fueron manuscritos. En opinión del erudito almirante Julio F. Guillén (3), es posible que esto se debiera a la política proteccionista seguida

(1) John R. Hale: *Age of Exploration* (New York: Time Incorporated, 1970), pág. 96.

(2) José Pulido Rubio: *El piloto mayor de la Casa de la Contratación de Sevilla* (Sevilla: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 1950), pág. 250.

(3) Julio F. Guillén: «Un mapamundi grabado de 1519 desaparecido», *Boletín de la Real Academia de la Historia* (Madrid, 1986), vol. 167, págs. 9-10.



Carta atribuida a Cristóbal Colón. Biblioteca Nacional de París

por los Habsburgos con respecto a las industrias regionales, de las que la imprenta era una de las industrias típicas de los Países Bajos, y también a la facilidad que presentaban los mapas manuscritos de poder introducirseles rápidamente las correcciones necesarias tan pronto se recibían nuevas informaciones geográficas traídas por los pilotos de las flotas, eliminándose así el tiempo requerido para la impresión de un nuevo mapa.

Uno de los primeros mapas impresos en España fue el incluido en la *Primera Década*, de Pedro Martyr, publicada en Sevilla en 1511. Otros dos de los pocos mapas grabados españoles de ese período son: el que aparece en la *Summa de Geographia*, de Martín Fernández de Enciso, publicada también en Sevilla en 1519, y el que acompaña a la obra *Arte de Navegar*, de Pedro de Medina, publicada en Valladolid en 1545.

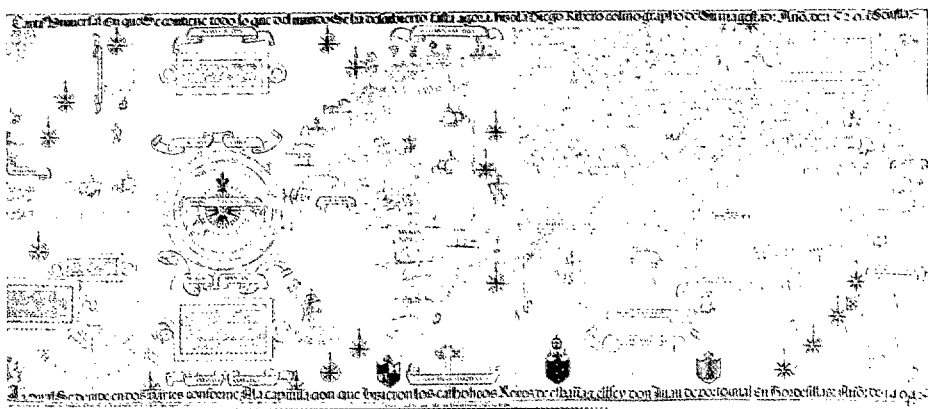
La costa del Pacífico de Centro América y México aparecen por primera vez en el mapamundi dibujado por el cartógrafo portugués Jorge Reinel en 1519. Reinel trabajaba al servicio de la Casa de la Contratación donde preparó las cartas para la expedición de Magallanes y Elcano. Su mapamundi de 1519, conocido con el nombre de Kunstman IV, se conservaba en la Armeebibliotek de Munich hasta comienzos de la segunda guerra mundial, pero desafortunadamente ha desaparecido. Este mapa es considerado como el más antiguo de los conocidos en mostrar el ecuador con una escala de longitudes.

En 1522, Nuño García Torreño terminó en Sevilla un mapa cuyo original se conserva en la biblioteca de Turín. En este mapa aparecen las Filipinas por primera vez, posiblemente como resultado de la información suministrada por los sobrevivientes de la expedición de Magallanes y Elcano.

En 1523 la Corona estableció la posición de *cosmógrafo fabricante de cartas e instrumentos* de la Casa de la Contratación. El primero en ocupar esa posición fue el cartógrafo Diego Ribeiro, del que se conservan tres importan-



Pedro de Medina.



Mapamundi de Diego Ribeiro. Biblioteca del Vaticano.

tes mapamundis, dos de ellos en la biblioteca de Weimar y el tercero en la biblioteca del Vaticano. Según Skelton (4) estos tres mapas, uno fechado en 1527 y los otros dos en 1529, pueden ser copias del Padrón Real y, por tanto, de gran importancia para la historia de la cartografía española del siglo XVI.

En 1524 el piloto portugués Estevan Gomes fue enviado por la Casa de la Contratación para efectuar un reconocimiento de la costa oriental de la América del Norte, desde la Florida hasta el Labrador, a fin de determinar la posible existencia de un paso hacia el Pacífico. Los resultados de esa exploración aparecen reflejados en la carta preparada, alrededor de 1545, por Alonso de Santa Cruz, cuyo original se guarda en el Archivo de Indias en Sevilla.

Juan Vespucio, que trabajaba en la Casa de la Contratación con el título de piloto de Su Majestad, terminó en 1526 un mapamundi que muestra un gran parecido con los de Reinel y Torreño, lo que inclina a pensar que los tres autores de esos mapas utilizaron una fuente común, o sea, el Padrón Real que se guardaba en esa Institución.

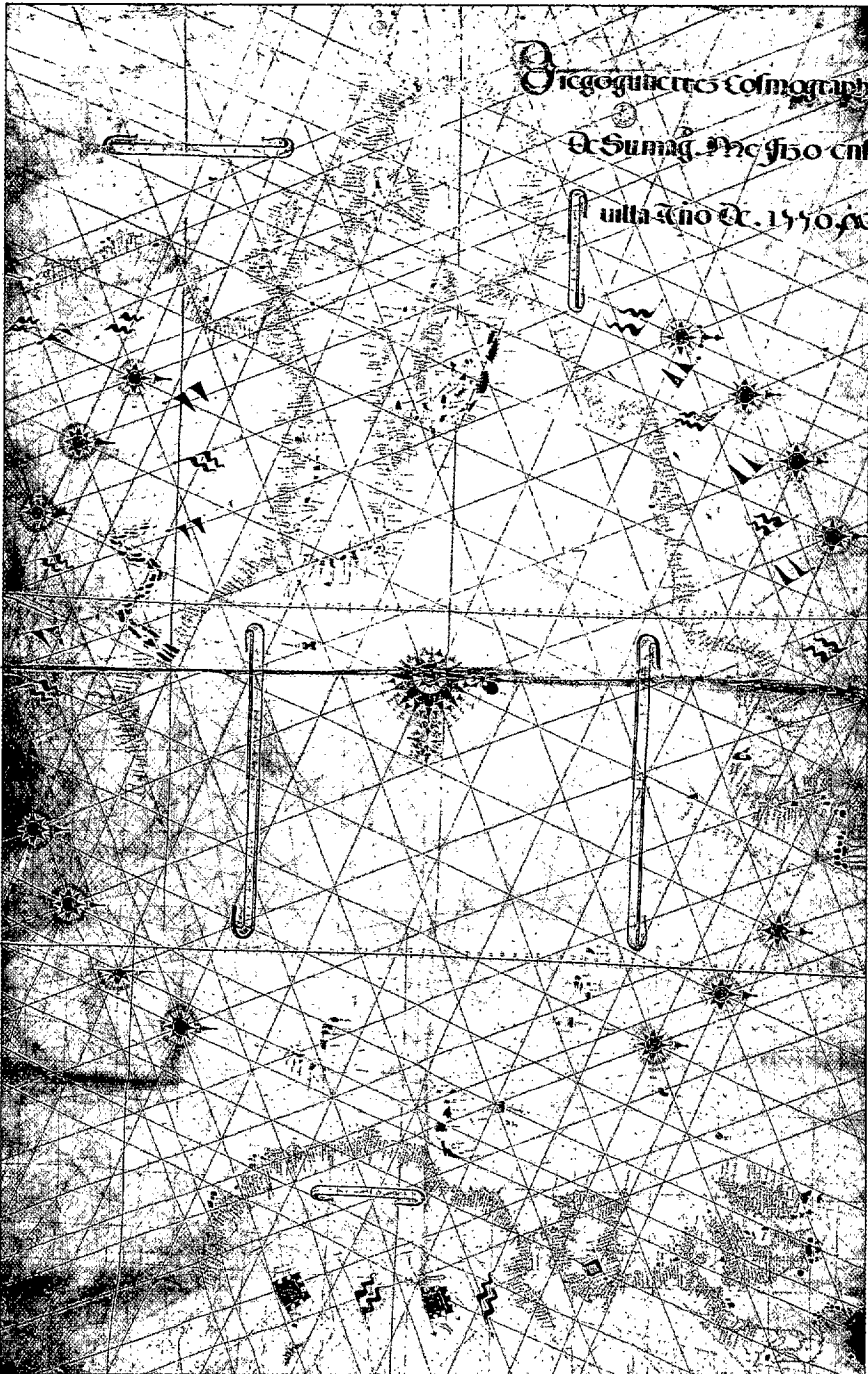
En junio 20 de ese mismo año el Rey ordenó la confección de un nuevo Padrón Real con la participación de todas las personas que tuvieran información y experiencia en la navegación a las Indias. Como el piloto mayor, Sebastián Cabot, había partido meses antes con destino al Río de la Plata, dicha tarea le fue confiada a una comisión dirigida por Fernando Colón, hijo del almirante, con el cosmógrafo Diego Ribeiro como su principal auxiliar (5). En opinión de Stevenson (6) el mapamundi de Ribeiro de 1527 probablemente refleja el trabajo realizado por dicha comisión.

A Sebastián Cabot, que desempeñó el cargo de piloto mayor desde 1518

(4) R. A. Skelton: *Explorers Maps* (London: Routledge & Paul, 1958), pág. 202.

(5) L. A. Vigneras: «The Cartographer Diogo Ribeiro», *Imago Mundi*, vol. 16, 1962, pág. 80.

(6) Edward L. Stevenson: «The Geographical Activities of the Casa de la Contratación», *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 17, n.º 2, 1927, pág. 51.



Mapa de Diego Gutiérrez.

hasta 1547, se le considera autor de un mapamundi grabado en Amberes por Jerónimo Cook. El original de este mapa se conserva en la Biblioteca Nacional de París, y debido a la larga asociación de su autor con la Casa de la Contratación es posible que el mismo sea una copia del Padrón Real.

Diego Gutiérrez, que desempeñó el cargo de *cosmógrafo fabricante de cartas e instrumentos* de 1534 a 1537, es autor de un mapa manuscrito terminado en 1550, que muestra parte del continente americano, así como de otro grabado en 1652 que muestra ambas costas de la América del Sur y la ruta seguida por Francisco de Orellana en su navegación del río Amazonas en 1541. El original del primero de estos mapas se conserva en el British Museum de Londres, y el del segundo, en el Depósito Naval de Cartas en París.

La labor de perfeccionamiento del Padrón Real parece haber seguido durante el resto del siglo XVI, pues por las ordenanzas reales del 30 de diciembre de 1561 y del 10 de enero de 1562 se dictaron nuevas instrucciones para la corrección del Padrón Real. En consecuencia, el Consejo de Indias encomendó dicha labor a Pedro Ambrosio de Ondáriz y Andrés García de Céspedes, el primero, cosmógrafo del Consejo, y el segundo, piloto mayor de la Casa de la Contratación. Ambos recibieron también instrucciones para la preparación de seis padrones, o copias regionales del nuevo Padrón Real, correspondientes a la Carrera de las Indias, el Atlántico Sur, la costa Oeste de la América del Sur, la ruta del Pacífico de Nueva España a las Filipinas, el mar Mediterráneo, el océano Índico y el lejano Oriente.

Debido a la política proteccionista y de secreto seguida por España en relación con la información geográfica de los nuevos territorios allende el océano, los mapas españoles, así como los preparados por otros cartógrafos europeos con acceso a fuentes de información españolas, resultaban mucho más exactos en su representación del Nuevo Mundo que los preparados por los que carecían de esas fuentes de información.

No fue hasta finales del siglo XVI, que dicha información pudo llegar a conocimiento de los demás cartógrafos europeos, principalmente a través de los Países Bajos. Una de las obras que más influyó en la diseminación de esa información fue la titulada *Descriptionis Ptolemaicae Augmentum*, escrita por Cornelii Wytfliet y publicada en Lovaina, en 1597. Según Nordenskiöld (7), esta obra ocupa el mismo lugar con respecto al Nuevo Mundo que el ocupado con respecto al Viejo Mundo por la *Geografía* de Tolomeo.

(7) A. E. Nordenskiöld: *Facsimile-Atlas* (New York: Dover Publications, Inc., 1973), pág. 133.

LA GOLETA DE SU MAJESTAD CATÓLICA «WAD RAS» Y LA «HEROICA PAYSANDÚ»

Alejandro Nelson BERTOCCHI MORÁN

A Silvia Flores..., esa bella flor «sanducera».

Según relata la Historia, después de producida la capitulación de *la muy fiel y reconquistadora ciudad de San Felipe y Santiago de Montevideo* ante las fuerzas del Directorio bonaerense, en el mes de junio de 1814, ningún buque de guerra español se dejó ver en el Río de la Plata hasta que en 1845 la fragata *Perla* y el bergantín *Cisne* sentaron sus reales en los puertos de Buenos Aires y Montevideo —para satisfacción de la activa colonia hispana— como integrantes de la nueva Estación Naval española, que de este modo se unía a las de otras nacionalidades que utilizaban el Paraná Guazú como base para sus operaciones de apoyo y protección al comercio.

Estos países rioplatenses vivían, desde su definitiva independencia, sacudidos por revoluciones endémicas, golpes de estado, motines, guerras civiles y problemas económico-políticos de toda índole. Era consecuencia de la falta de madurez de aquellas desorientadas generaciones que pretendían inculcar teorías propias de otras mentalidades en estos lares.

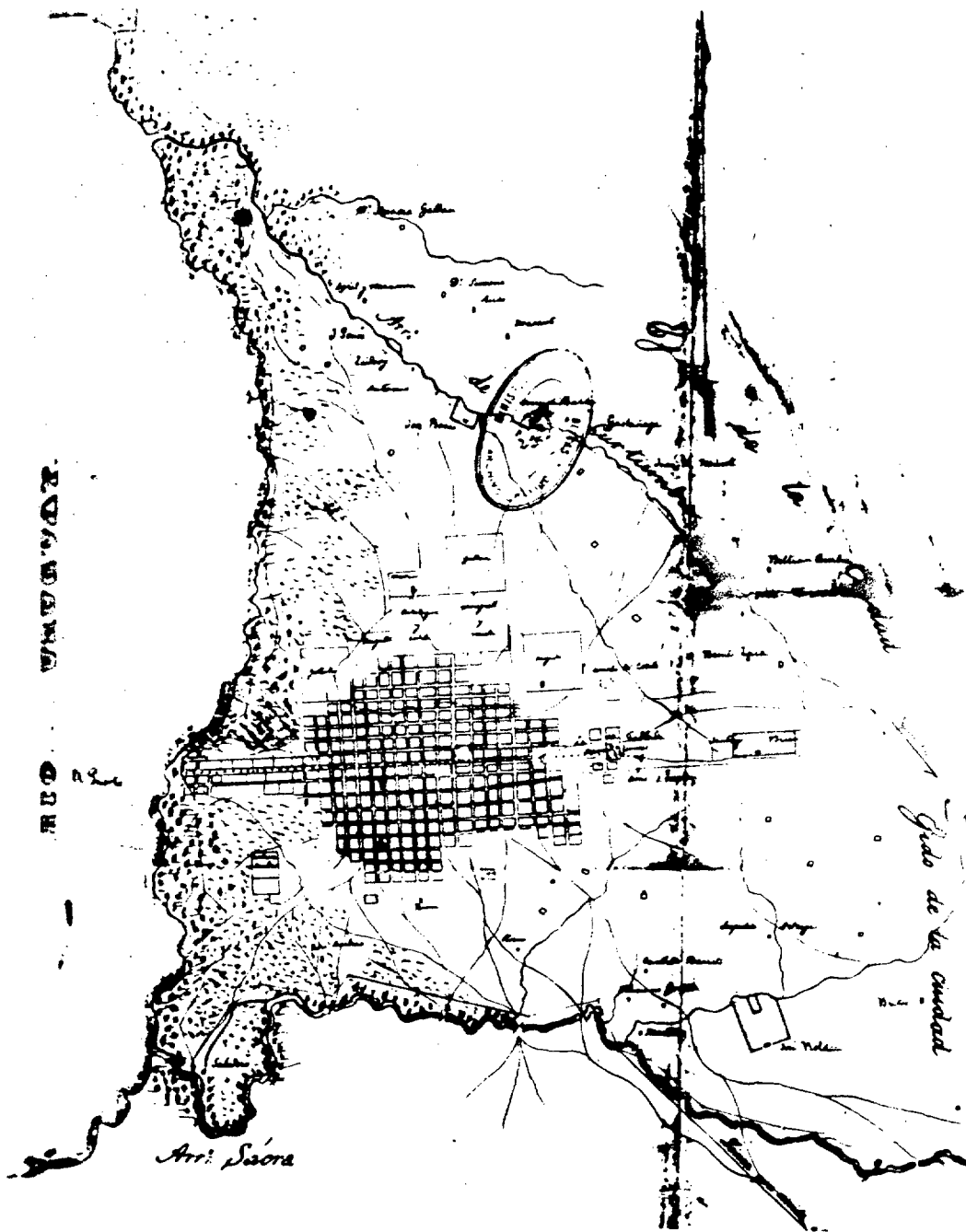
España, en esos años, salía de sus problemas internos, y al influjo de un cierto aire de nostalgia imperial, comenzaba nuevamente a mostrar su pabellón, aquel que otrora fuera Rey absoluto de los océanos.

A la referida Estación Naval le tocó tomar parte, directamente o como atenta espectadora, de prácticamente todos los sucesos que fueron jalando el diario devenir de esta parte de la América meridional hasta el estallido de la guerra con los Estados Unidos, que significó el definitivo adiós para la Real Armada, al gran río que descubrió Juan Díaz de Solís.

Existen relatos pormenorizados y comentarios de las acciones llevadas a cabo contra Méjico (1), Santo Domingo y la guerra del Pacífico (que ha levantado verdaderos ríos de tinta), en las que participaron las tropas españolas, situaciones que a pesar de su intensidad bélica y política no desataron una fobia anti-española ni siquiera en los mismos países afectados.

Pero uno de los acontecimientos más destacados de ese período, del que tanto se ha hablado, y que significó una suerte de detonante de gravísimos sucesos posteriores que enlutaron a cientos de miles de familias y que sumieron en un mar de sangre a todo el ex Virreinato, fue el bombardeo y toma de

(1) La expedición, mandada por el general D. Isidro Barradas, desembarca en las costas mejicanas en julio de 1829.



Plano de la ciudad de Paysandú, de la época.

Paysandú (2), efectuada por fuerzas alzadas contra el gobierno uruguayo, auxiliadas por tropas brasileñas, en el caluroso mes de diciembre de 1864, año terrible y signado por el destino con un negro hábito.

La guerra civil que lentamente destruía la viabilidad misma de la existencia de la República Oriental del Uruguay, provocó (por enésima vez) la intervención del Imperio del Brasil, y esto llevó con el tiempo al estallido de una de las guerras fratricidas más injustas que jamás haya sufrido la Humanidad, y que sacudió la conciencia moral de los pueblos iberoamericanos: la cruel guerra de la Triple Alianza contra la República del Paraguay (3).

Las rencillas políticas internas del Uruguay entre *blancos* y *colorados* fueron la chispa que inopinadamente desató esta atroz tormenta que nadie pudo detener. Para no fatigar al lector diremos que de la población con que contaba Paraguay, cercana al millón de almas, apenas quedaban al final del conflicto unas 350.000 personas, en su inmensa mayoría mujeres y niños (4).

Habiendo estallado la revolución, encabezada por el general Venancio Flores, contra el gobierno de Montevideo, a principios de ese nefasto año de 1864, y ante la cada vez más impertinente intervención brasileña en apoyo de los alzados, el presidente Atanasio Cruz Aguirre solicitó la mediación de las potencias extranjeras, al carecer el país no sólo de fuerzas militares, sino siquiera de alguna flotilla de buques de guerra. Merced a esta indefensión las operaciones bélicas se recrudecían cada día más.

La flota brasileña inervino permanentemente violando la soberanía nacional, como si el Plata fuera un lago de su propiedad. Se suceden así los incidentes con los buques de guerra extranjeros. El poderío de la flota al mando del pintoresco almirante Barón de Tamandaré, era verdaderamente formidable, con cerca de una docena de unidades, muy bien artilladas, apoyadas a distancia por la flota metropolitana estacionada en Río Grande. Dichas unidades eran las siguientes: cañoneras *Paranahyba*, *Araguay* y *Belmonte*, que constituían la segunda división al mando de Pereira Pinto; la corbeta insignia *Nictheroy*; las cañoneras *Recife*, *Ivahy*, *Mearim*, *Maraca*, *Itayahy*, y algunos buques más.

(2) Ciudad ubicada en la margen izquierda del río Uruguay, a unos 379 kilómetros de Montevideo, por carretera. Fundada en 1754 por misioneros de la Compañía de Jesús.

(3) Brasil, Argentina y Uruguay le hicieron la guerra al Paraguay desde prácticamente principios de 1865 hasta las postrimerías de 1870, cuando en la batalla de Cerro Corá el presidente D. Francisco Solano López cae para siempre al grito de «*conmigo muere la Patria!*».

(4) Después de la guerra, la nación paraguaya debió organizarse en una genuina sociedad poligámica, y para colmo de males fue amputada territorialmente, pasando Formosa y Misiones a Argentina y el inmenso Matto Grosso al Brasil. Uruguay devolvió los trofeos de guerra a los pocos años. Pero el Paraguay se recuperó prontamente, siendo un verdadero ejemplo de la Historia.

*Llora, llora, urutaí
en las ramas del Yatay
ya no existe el Paraguay
donde nació como tú
llora, llora, urutaí.*



Paysandú en la actualidad.

Ante este despliegue era muy poco lo que podían hacer los buques españoles, ingleses, franceses, estadounidenses y sardos, que se habían congregado en el río. En cuanto a la flota argentina tampoco era operativa, dado que su Gobierno, si bien no apoyaba directamente a Flores, tampoco hacía nada por frenar al Brasil.

La lucha se extendió hacia el litoral del río Uruguay, dado que el Gobierno, pese a todo, resistía con todas sus fuerzas, buscando desesperadamente que la mediación argentina pudiera cristalizar. Esperanzas vanas.

Tamandaré envía, en apoyo de Flores, seis cañoneras para bloquear los puertos de Paysandú y Salto controlados por el Gobierno. Brasil dirige un ultimátum a éste, conminándolo a aceptar las condiciones de los alzados, con fecha de 4 de agosto, el cual fue rechazado por considerarse inaceptables sus términos y solicitando: *bajo el arbitraje de cualquiera de las naciones europeas representadas aquí, si era o no oportuno presentar dichas reclamaciones en la época actual.*

Ante el fracaso de la diplomacia, los brasileños dejan en manos de sus cañoneras la resolución del problema.

Dentro del mismo puerto de Montevideo, se suceden gravísimos incidentes, entre unos y otros, en los que tiene destacadísima actuación, en defensa de los derechos de los residentes españoles, el comandante del bergantín

Galiano, capitán de fragata Manuel Belando Paz y el cónsul de Su Majestad Católica Carlos Creus.

Tomando el hilo de los acontecimientos, en noviembre del referido año de 1864, el ejército de Venancio Flores procede a poner bajo un riguroso sitio a la ciudad de Paysandú, reforzándolo con una fuerte división brasileña de las tres armas, al mando del general Souza Netto, apoyada por las referidas seis cañoneras, que desatan, sin aviso previo el bombardeo de la ciudad, defendida por un pundonoroso oficial, descendiente directo de españoles, que pasaría a la historia de la República como el heroico defensor de Paysandú, el coronel Leandro Gómez.

El asedio da comienzo el día 2 de diciembre, con una misiva de Flores al coronel Gómez, en la que solicita la entrega de la plaza, dada su notoria superioridad para evitar un inútil derramamiento de sangre. La contestación del bizarro oriental —según la comunicación que elevó a su gobierno— fue la siguiente: *Por los términos de esa ridícula e insolente intimidación, comprendera Vuestra Excelencia el alto desprecio con que la he mirado. Mi contestación fue, cuando vinieron a buscarla, rechazarlos a balazos, pues Paysandú, Señor Ministro, con sus valientes defensores, no se rinde, no digo a ese traidor, pero a nadie, por más fuerte que sea el enemigo que se presente.*

Se fortifica entonces la ciudad, levantando barricadas con bolsas de tierra y cavando zanjas a través del litoral urbano. Basta decir que los defensores *sanduceros* (5) contaban únicamente con fusiles y armas blancas. Eran sólo 1.076 hombres contra más de 4.000 atacantes, que contaban con 50 bocas de fuego, ubidades estratégicamente. Pero estaban contagiados por el fuego sublime que alimentaba el alma de Leandro Gómez, que además de militar era hombre de letras, y sabía como tocar el alma de las tropas. La respuesta que dió a la intimidación que le hizo Flores, fue digna de un guerrero espartano, ¡Cuando sucumba!

Los buques de guerra extranjeros, que se hallaban en Montevideo, decidieron seguir la estela de los brasileños, presagiando la tormenta que se avecinaba, conociendo que el Gobierno legal había ordenado la resistencia a ultranza y que el Gobierno de la Argentina, había decidido dar apoyo al general Flores.

Para colmo, en el litoral del río Uruguay, y concretamente en Salto, Paysandú y Mercedes, donde se estaba luchando, habitaban cientos de familias de emigrantes. La determinación conjunta de los comandantes fue, por tanto, proteger a éstos y llegado el caso, evacuarlos aún a riesgo de entrar en la liza.

La goleta *Wad Ras*, armada con tres cañones y contruída en 1862 en Cádiz, al mando del teniente de navío Luis Martínez de Arce, fue la encargada de mostrar el pabellón español, y junto a los otros tres cañoneros extranjeros restantes se situaron el 3 de diciembre frente a Paysandú, entablándose conversaciones con Tamandaré a efectos de lograr la evacuación de mujeres, niños y residentes extranjeros que se sabía estaban dentro de la ciudad.

(5) Nombre que se da a los habitantes de Paysandú.

Según expresa Miguel de Marco en su obra *La Armada española en el Plata: las instrucciones dadas a este oficial por el capitán Belando y Paz, de común acuerdo con el encargado de negocios interino, D. Martín Hernández, eran concisas y severas; debía defender a sus connacionales de las violencias que pudieran ejercer los bandos en pugna, llegando hasta Paysandú, último puerto accesible a la goleta por su calado. Se le expresaba que, dado que el Almirante brasileño había ordenado el bloqueo sin declaración de guerra, dicha medida no se ajustaba al derecho y no había sido reconocida ni rechazada por el representante de Isabel II, quién había hecho responsable al gobierno de su Majestad Imperial de los males que sufrieran los españoles en sus personas y bienes. Además se le ordenaba «completa imparcialidad en los asuntos internos», y se le advertía que cualquier cuestión referente al bloqueo de hecho que ejercían las naves del Brasil que afectase a los buques mercantes españoles, debía ser tratada de manera confidencial, pues hacerlo públicamente significaría reconocer el bloqueo. Tenía que procurar el comandante de la «Wad Ras» que el pabellón de la Reina se viese en todos los sitios posibles para inspirar confianza en los súbditos residentes en la zona del conflicto. En cuanto a los ejercicios de tiro que Martínez Arce pedía efectuar, se lo autorizaba, pero con la prohibición de ejecutarlos a la vista de la costa o de buque alguno. En caso de que se produjese el sitio de Paysandú por las Fuerzas de Flores y del Brasil y se le pidiese auxilio para proteger con sus hombres la aduana, bancos y «demás centros de interés colectivo y extranjeros, debía ponerse de acuerdo con el vicecónsul español y con los jefes de los demás buques extranjeros».*

Parecidas instrucciones tenían los restantes comandantes, pero no fueron seguidas al pie de la letra.

El día 4 de diciembre, ante una solicitud de los residentes extranjeros en Paysandú ante los jefes navales, los comandantes piden a Tamandaré que autorice la evacuación de éstos con sus familias, acompañados por algunos heridos graves y enfermos (6).

Mientras tanto los comandantes extranjeros desembarcaron y fueron recibidos por Leandro Gómez (7), aprovechando la oportunidad para iniciar otra tentativa de mediación, ofreciéndole una capitulación honrosa: toda la guarnición, con sus armas y pabellones, saldría con todos los honores de la guerra bajo la garantía de los jefes navales extranjeros, y con la firma del comandante de la flotilla argentina (buques *25 de mayo* y *Guardia Nacional*) coronel José Muratore.

Leandro Gómez clavó en el suelo el pabellón que enarbolaba y llamó a su Estado Mayor en junta de guerra. Después de cambiar impresiones, todos, desenvainando sus espadas y cruzándolas sobre el pabellón nacional, juraron vencer o sepultarse bajo los escombros de Paysandú. Es entonces cuando los comandantes extranjeros estrechan las manos de éstos con gran emoción, comprendiendo que nada ni nadie podría impedir que cumplieran su palabra.

(6) En su gran mayoría españoles e italianos.

(7) Posteriormente nombrado general por el Gobierno.



Felipe Argentó, jefe de la defensa de Paysandú, en 1846.



Coronel Basilio Antonio Pinilla, propulsor de Paysandú en el período 1858-1864.

Mientras tanto, seguía el embarque de las personas evacuadas a las lanchas de las cañoneras y a la propia goleta, hacia una isla argentina situada frente a la ciudad, que desde entonces se llamó isla de la Caridad.

Con voz quebrada por la emoción Leandro Gómez despidió a los que eran conducidos a la *Wad Ras* expresando que *bajo esa gloriosa bandera de la Madre España, habían combatido nuestros padres dando ejemplo de raza.*

Es muy probable que el teniente de navío Luis Martínez de Arce supiera que el padre del coronel Gómez había luchado en la defensa de Montevideo, en febrero de 1807 contra los invasores ingleses.

Al amanecer del día 5, las cañoneras brasileñas se preparan para iniciar otro bombardeo. Se produce aquí una inesperada reacción de los jefes navales extranjeros, que en urgente comunicado informan a Tamandaré de que no permitirán una cruel e injusta carnicería con los heroicos defensores de Paysandú, prácticamente inermes frente al volumen de fuego con que contaba el atacante

General Leandro Gómez, jefe de la épica defensa de Paysandú (1864-1865).



(8); e incluso le insinúan que se opondrán por la fuerza si intenta reanudar el bombardeo. Para ello preparan sus buques para atacar e interponerse entre la flota brasileña y la ciudad.

Se comenta que Martínez de Arce envió una fuerte nota a Tamandaré; y hacemos notar el hecho de que después de la caída de Paysandú, y ya en Montevideo (febrero de 1865) donde los brasileños decidieron repetir su hazaña, bloqueando la capital y amenazando con bombardearla; un periódico de la ciudad argentina de Rosario publicó que el teniente de navío Martínez de Arce sostuvo un duelo con el almirante Tamandaré en la cámara de uno de los buques franceses estacionados frente a Montevideo, donde el primero resultó herido de consideración y el segundo sólo levemente (9).

Pero, ante la situación creada por la reacción de los buques extranjeros y merced a la presión del Gobierno argentino, los cónsules desestimaron a los comandantes ordenándoles no intervenir so pena de entablar consejos de guerra.

De esta forma quedó sellada la suerte de la heroica Paysandú, que el día 5 fue sometida al bombardeo de más de 50 bocas de fuego, algunas de grueso calibre, que virtualmente no dejaron ningún reducto en pie, produciendo gran mortandad entre los sitiados.

El día 8 la Infantería de Marina brasileña intenta un asalto que es rechazado por los uruguayos en una carga a la bayoneta, produciendo, como lo señalan todos los documentos, una desbandada general de los muy vistosamente uniformados infantes imperiales.

Leandro Gómez y su *sublime obcecación*, permitieron que bajo ese formidable e inmenso palio de humo y polvo que se alzaba sobre Paysandú, plagada de incendios y de muerte, en donde ya casi no quedaba nada en pie, se mantuviera aún erguido, como un desafío al enemigo, el pabellón nacional, ese mismo que habían clavado los brazos del bravo general.

Paysandú vivió en los dinteles de la gloria durante 33 días con sus noches, en los que los abnegados defensores rechazaron cien asaltos.

Cae el telón, el 2 de enero de 1865 para ese verdadero montón de ruinas que es Paysandú. Ya casi no quedan municiones ni hombres que se hallen plenamente facultados para la lucha. Se hizo todo lo humanamente posible para salvar la honra del pabellón y del derecho de gentes, vulnerado por la intervención extranjera, apoyando a los sublevados.

Y que mejor que la opinión de Martínez de Arce, referente a los días posteriores a la capitulación con la firma de Leandro Gómez, y la del propio Tamandaré, en la cual se aseguraba la vida de los vencidos, que se harían merecedores del honor militar *los daños causados por los proyectiles brasileños y el saqueo por estos y por los del general Flores constituyen la pérdida completa de cuanto poseían nacionales y extranjeros. Muchas casas han sido incendiadas y la mayor parte de las familias que estaban viviendo en la isla, al ir al*

(8) Fueron utilizados por los brasileños cohetes a la Congreve.

(9) El Cosmopolita, edición de 12 de febrero de 1865.

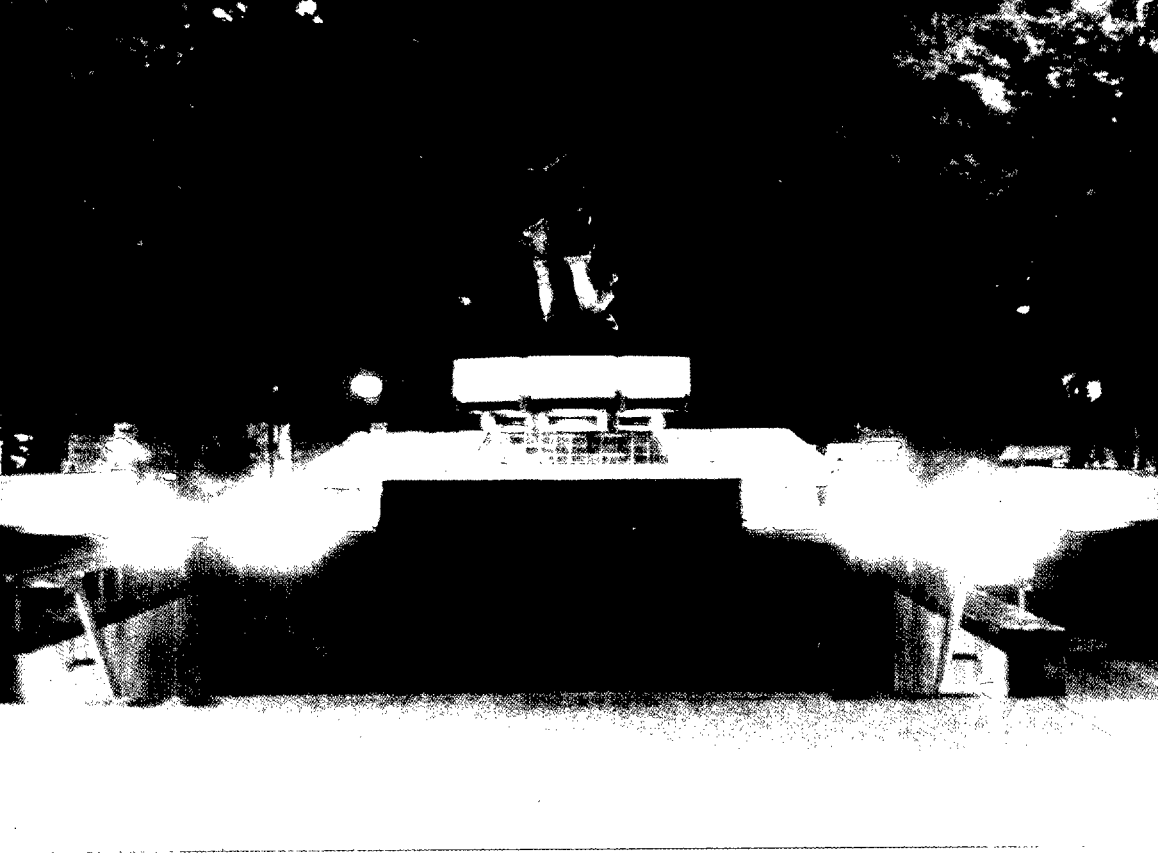
pueblo han tenido que regresar otra vez por haberse encontrado sus casas y efectos que los han incendiado y saqueado. El aspecto del pueblo de Paysandú es un cuadro verdaderamente triste. El día de la toma del pueblo, mandó el Sr. Barón de Tamandaré un oficial a todos los buques extranjeros que nos hallábamos en el puerto (también se había desplazado hacia el teatro de los sucesos la Escuadra Argentina al mando del coronel José Murature, quien realizó nobles gestiones en favor de los vencidos) diciéndonos que, aunque estaba levantado el bloqueo nos suplicaba que no bajásemos al pueblo porque no podía responder de que se nos infriese algún insulto, por lo que pudimos juzgar, que tanto los jefes brasileños como los del general Flores no tenían fuerza ninguna sobre sus soldados. El saqueo y el asesinato duró dos días sin que nadie pudiera impedirlo, considerándose impotente, para reprimirlo el mismo Barón de Tamandaré. El general Gómez (que se había rendido confiando en la palabra empeñada por sus captores) fue cruelmente asesinado, infiriéndole a su cadáver insultos que no comprende ningún hombre civilizado. Habiéndome dicho el Sr. vicecónsul español que el mayor Ramón Estomba se hallaba escondido en la casa de un español y que lo andaban buscando para degollarlo, dispuse que el médico de este buque que estaba en tierra asistiendo a los heridos lo trajese a bordo disfrazado de marinero, lo que tuvo lugar con el mayor éxito, logrando de este modo el quitar una víctima más.

El lector podrá apreciar no sólo de qué indigno modo terminó la agonía y el holocausto de la ciudad *sanducera*, sino como se dilucidaban las contiendas civiles en la América española. No había respeto por los vencidos, a un crimen se sucedía la venganza en una espiral ascendente. La sangre salpicaba a familias enteras. Se lanceaba, desollaba y enterraba vivos a los prisioneros. Tenemos como ejemplos las guerras civiles que sacudieron Argentina durante gran parte del siglo pasado. Era la costumbre heredada del indio, del malón. Así se destruía el rico patrimonio heredado de los antecesores, sumiendo a comunidades enteras en una atroz miseria, para después ir a suplantar limosna al extranjero (10).

Así cayó el gran general Leandro Gómez.

En el momento —producida la firma de la capitulación— en que un piquete de marina brasileño, enviado personalmente por Tamandaré, se aprestaba a conducirlo a la seguridad de los buques imperiales, dice al oficial a cargo: *prefiero ser prisionero de mis conciudadanos, antes que de extranjeros.*

(10) Es claro que pro-hombres como Artigas, Belgrano, San Martín, Bolívar, Sucre, Garzón y tantos otros no fueron culpables ni lograron impedir una cosa tomada como normal por la mayoría de la soldadesca. Y señalamos el notorio caso de la batalla de las Piedras, primera derrota que sufre España en América (18 de mayo de 1811), donde al levantarse bandera blanca en el cuadro hispano, al mando del capitán de fragata D. José Posadas, D. José Artigas da su célebre orden: «¡Clemencia para los vencidos!». Y fue cumplida. Es que, guste o no guste, a los escribas amantes del agnosticismo las revoluciones hipano-americanas fueron una lucha cuasi interna entre hermanos, que a la larga, por mor de los propios errores y abandonos de la Mater Hispania, se definió en la absoluta independencia. Pero no la del alma.



Fotografía tomada al mausoleo del general Gómez, sito en la ciudad de Paysandú, y que fue inaugurado en 1984 (tomada por la señorita Flores).

Estas palabras de este gran americano sellaron su destino. Fue inmediatamente fusilado por los floristas junto a 70 hombres de su mando. A la *Wad Ras* le tocaría conducir a los únicos 20 oficiales supervivientes de la masacre hacia Montevideo, arribando el 10 de enero; allí tomó parte en enojosas situaciones hasta la elección de Tomás Villalba como presidente en febrero, lo que dio lugar a la asunción incruenta del mando por el general Venancio Flores. Nuevamente la *Wad Ras* es la encargada de llevar a los exiliados del Gobierno *blanco* hacia la provincia argentina de Entre Ríos. La actuación de la Real Armada en estas emergencias fue digna de su esplendoroso pasado. Vale la pena incluir la carta que los emigrados elevaron al teniente de navío Luis Martínez de Arce:

Cuando en un momento aciago para la causa política a que pertenecemos, viendo comprometida nuestra seguridad personal, buscando asilo en la goleta de Su Majestad Católica Wad Ras, obedecemos a un impulso de nuestro corazón, prefiriendo el amparo y protección de la bandera española, que fue la bandera de nuestros antepasados. Sabíamos que hallaríamos asilo y la más generosa hospitalidad porque nada menos podíamos esperar del generoso coman-

dante y oficiales de la Armada Española que en otra ocasión, con motivo del bombardeo y toma de Paysandú, mostraronse tan notablemente humanitarios con algunos de nosotros y con las desamparadas familias de los defensores de aquel heroico pueblo. Sin tener en cuenta la capacidad del buque ni la distancia a que debía conducirnos, Vuestra Señoría acogió a más de 300 fugitivos con el corazón abierto, como se cumplen las grandes acciones que la Historia y la Humanidad justamente ensalzan. Cuanto Vuestra Señoría y los señores oficiales han hecho por nosotros quedará eternamente grabado en nuestro corazón y cualquiera que sea la suerte que el cielo nos depara, nos haremos un deber el repetir con la historia de nuestro infortunio los que otros ya conocen: la hidalguía del comandante D. Luis Martínez Arce y oficiales de la «Wad Ras». Al pisar las playas argentinas a pedir amparo contra la tempestad que ha descargado contra la República Oriental, queremos satisfacer un deseo de nuestra alma agradecida manifestando a Vuestra Señoría los sentimientos que dejamos expuestos.

Se cerraba así este capítulo, pero no para la Real Armada; el 13 de marzo echaba el ancla en Montevideo, la *Numancia*, primer buque de guerra con casco enteramente de hierro que navegaba en el Plata, camino del Pacífico. Pero esta ya es otra historia.

En la actualidad, merced a una merecida decisión gubernamental, los restos del general D. Leandro Gómez descansan en el lugar de sus mayores glorias: Paysandú.

*Alguien hirió tu sol, ciudad heroica
Y sembró tus cenizas por el viento
Tus mujeres, tus niños, tu alegría,
Como heridas palomas alzan vuelo.*

*

*Sólo queda el dolor... y el hombre dentro
Y el martillar tenaz del cañoneo
Treinta y tres días de vivir muriendo
Para una perpetuidad de gloria eterna
Es más dulce morir bajo este cielo
Y volver a ser tierra en esta tierra.*

*

*Y ya no dice el río sus poemas
En remansos de nidos y calandrias
Ni siembra ya la tarde sus paisajes
Con la boya del sol sobre las aguas*

BIBLIOGRAFÍA

BARRIOS PINTOS, Aníbal: *Paysandú en escorzo histórico*. Montevideo, 1979.

DE MARCO, Miguel: *La Armada española en el Plata (1845-1900)*. Rosario, 1981.

MARTÍNEZ MONTERO, Homero: *Armada Nacional, Histórico-Biográfico*. Montevideo, 1977.

THOMAS, Eduardo: *Historia Nacional*. Montevideo, 1955.

DEL SECRETARIO DE MARINA EN LA ESTRUCTURA GREMIAL A LA REFORMA MARÍTIMA DE GODOY (1786-1800)

(Gremio de Pescadores y Mareantes de Cartagena)

José SEGURA OBRERO
Licenciado en Filosofía y Letras

A modo de introducción.

La pesca, fuente de riqueza básica en toda zona litoral, conoce en la región de Murcia una aguda crisis en la fase final del siglo XVIII y primeras décadas de la siguiente centuria como consecuencia de una compleja problemática inseparable de la quiebra del antiguo régimen.

Una política restrictiva e inadecuada al desarrollo demográfico y económico que conoce el país a partir de 1700-1750, con el consiguiente incremento en la demanda de pescado, necesariamente tenía que frenar e incluso paralizar un sector pesquero con magníficas posibilidades. Esta situación infortunadamente se prolongará hasta mediados del siglo XIX, en que se dejan sentir los beneficios de un nuevo ordenamiento liberal, tanto en el orden jurídico como en el de las realizaciones prácticas. En particular, la ejecución de un ambicioso plan de mejoras portuarias y en el señalamiento y balizaje del litoral murciano mediante un moderno sistema de faros (1).

Hay que señalar, sin embargo, que el puerto de Cartagena, debido a sus excelentes condiciones naturales, figura siempre entre los mejores de España: *España y sus dependencias coloniales contaban con poco más de media docena de buenos puertos: Bilbao, Vigo, Cádiz, Cartagena, Mahón, Santa Cruz de Tenerife y La Habana* (2). Pero fue postergado respecto a otros peor dotados —como Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga o Santander— en el plan de modernización abordado por los sucesivos gobiernos isabelinos (3).

Los problemas específicos de la pesca en el litoral murciano serán recogidos en cierto informe que una comisión de inspección establecida al respecto enviará a Carlos III en 1787 (4).

(1) Vilar, Juan Bta.: *El esfuerzo industrializador*, en «Historia General de España y América». Tomo XVI. Ed. Rialp. Madrid, 1983, págs. 146-152.

(2) *Ibidem.* Op. cit.

(3) *Ibidem.* Op. cit.

(4) *Archivo Histórico de la Armada, Zona Marítima del Mediterráneo* (A.H.A.Z.M.M.). P II G Reales Ordenes, Legajo 35.



GODOY.

Manuel Godoy, Príncipe de la Paz.

Para resolver tan compleja problemática se recurrió a una solución en extremo anacrónica: la introducción en el sector del ya desprestigiado sistema gremial.

Será el inspector de matrículas D. Luis Muñoz de Guzmán quien elabore, en fecha 2 de agosto de 1786, un reglamento para el flamante Gremio de Pescadores y Mareantes. Dicho reglamento merecerá la sanción real en 18 de septiembre de 1787.

Encontramos en el reglamento, orientado a su aplicación en todas las provincias marítimas del reino, un apéndice para Cartagena y su costa (5). El objetivo básico responde a un esfuerzo unificador en la reglamentación pesquera, en cuanto lo permitan sus circunstancias particulares, tal y como queda explícito en el artículo primero de dicho apéndice. A su vez, trata de lograr con la creación del Gremio el fomento de las actividades del ramo.

Consta dicho apéndice de dieciocho artículos, resumibles así:

La Junta directiva del Gremio queda configurada por dos directores, un secretario, un tesorero, un guarda-almacén y doce consejeros, repartidos por igual número entre patronos de pesca y tráfico y marineros. La elección de los cargos directivos se realizaba libremente en Junta General, formada por la totalidad de los componentes del Gremio.

Las juntas estaban presididas por el secretario de Marina, acompañado de un escribano, quien procede a autorizar la celebración de las mismas y cuidaba de la estricta observancia de los estatutos. Sin embargo, de ningún modo el secretario de Marina podía oponerse o estorbar los acuerdos de la Junta, a menos que existiera motivo grave para ello, en cuyo caso podía suspender la votación.

Todo ello evidencia un cierto control de las juntas gremiales, en cuanto a la orientación de sus actividades. Control que va a ser ejercido durante un período relativamente breve, apenas trece años, dado que en 1 de junio de 1800, cuando entre en vigor por Real Decreto un nuevo sistema en la Jurisdicción Militar de Marina, se modificará drásticamente la estructura del Gremio, para dar paso a las Comandancias de Marina. En ella el respectivo comandante sustituye el papel desempeñado por el secretario de Marina, pero éste ahora con amplias funciones y prerrogativas, pasando a controlar y dirigir las actividades pesqueras.

Las elecciones de cargos directivos se hacen por separado. Primero se designan los empleados en dirección, tesorero y secretario. De los nombres propuestos son sacados al azar por un muchacho tres papeletas, de las cuales la primera confiere el nombre del nuevo director, y así sucesivamente. Después se pasa a los consejeros, si bien antes se procedía a dar lectura a la lista de candidatos por si pudiera formularse objeción por los presentes.

Las elecciones de los cargos directivos del Gremio, realizada en Junta

(5) A.H.A.Z.M.M. P II G. Legajo 35.

General, tenía lugar a fin de año, durante el mes de diciembre. Dichos cargos eran ocupados durante un período de dos años, quedando establecido el carácter personal de éstos, y, en consecuencia, no pudiéndose transferir de padres a hijos, o algún familiar que los represente. En dicha Junta de final de año se procedía también a presentar el estado de cuentas para su aprobación, siendo preceptiva la presencia del secretario de Marina. En las restantes asambleas podía delegar en un subalterno.

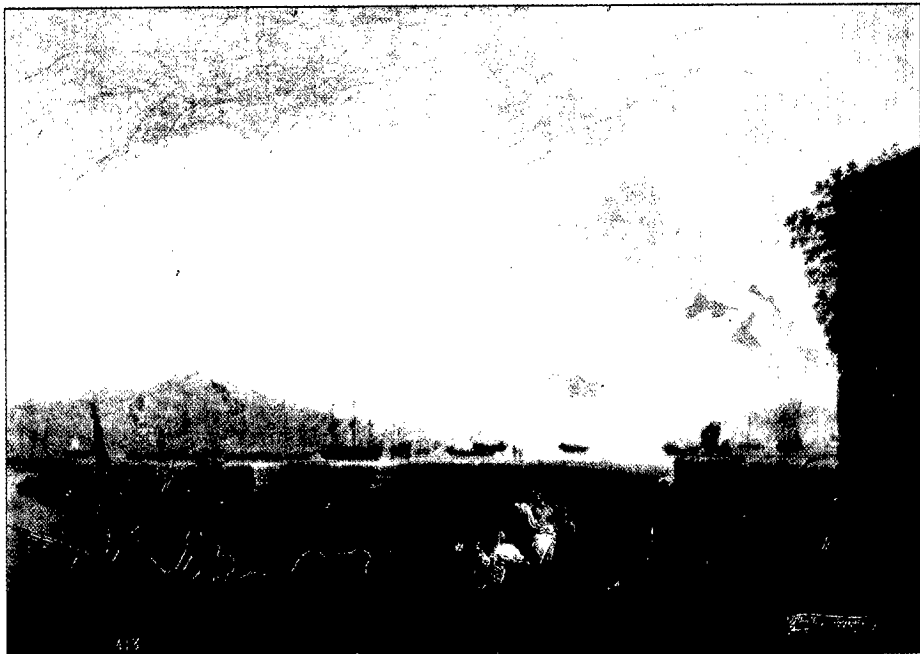
En cuanto a la periodicidad en celebración de juntas no queda explicitado, si bien se indica que el Consejo se reunirá tantas veces como sea necesario para los intereses del Gremio o cuando lo exijan las circunstancias, no siendo necesaria la presencia de la totalidad o mayoría de sus miembros para tratar determinados asuntos. De esta forma, las juntas quedan tipificadas en generales (con la totalidad del Gremio) y directivas. También en ordinarias o fijadas en calendario, y extraordinarias, cuando se suscitaba algún asunto de importancia que requiriera pronta solución. Quedaba establecida, por último, la autoridad y competencia de los directores, estableciéndose las penas y castigos para cuantos incurriesen en desobediencia.

Se mencionan entre los objetivos primordiales del Gremio el agrupamiento de los pescadores en barrios propios, y *mantengan (sus moradores) entre sí aquella buena armonía que distingue a los de un cuerpo cuando en él brilla el desinterés, la honradez y el espíritu de obediencia*. A su vez, y como es natural en este tipo de asociaciones, se fijan unos objetivos de tipo benéfico y filantrópico en favor de los asociados (6). A tal fin quedaba establecido un fondo común mediante cuotas que no debía resultar gravoso a los mismos que *lo han de dar (y) se sacarán tres cuartos por cada peso, tanto a los pescadores como a los mareantes*.

Con el fondo en cuestión se atenderá: a) el culto del Santo Patrón, elegido por el Gremio; b) celebración de *misas cantadas* y funerales por los agremiados; c) socorro de dos reales de vellón diarios a aquellos que se encontrasen enfermos, así como a sus mujeres e hijos; d) el pago de los honorarios de un maestro, encargado de la enseñanza (escritura y lectura) y de la doctrina cristiana a los hijos de los matriculados; e) reposición de redes o embarcaciones en favor de aquellos individuos que por alguna desgracia las hubiesen perdido; f) un real de vellón diario para quienes, por enfermedad o por su avanzada edad, les fuera imposible trabajar, ... *y sin tener pariente ni sujeto que los mantenga; de cuyo modo no se verá perecer a ninguno que tubo la honra de servir a S. M. en Matrícula, y los padres morirán con el gusto de saber que a los hijos que han dado este destino no les cojería aquel estado de miseria y abandono en que caen los de otros cuando las fuerzas de la naturaleza les ha privado del socorro de sus brazos para sustentarle*.

A su vez fue establecida la fijación de patronos en los muelles, quienes deberían utilizar en actividades auxiliares (carga y descarga) a todos los

(6) Vid. Roméu de Armas, Antonio: *Antecedentes Históricos de la Seguridad Social en España*. Boletín de Estudios Económicos, XXIII, núm. 74 (Bilbao, 1968) Interesan a su vez trabajos precedentes del mismo autor sobre la asociación gremial.



Vista del Muelle de Cartagena, por Mariano Sánchez. (Museo Naval, Madrid.)

matriculados sin trabajo, o aquellos que por su *edad o achaques no se encuentren en condiciones para las tareas de la mar*. El importe recaudado en actividades portuarias fue distribuido entre el Estado, el Gremio y los asociados responsables directamente de esas labores.

Además de las anteriores funciones señaladas al secretario de Marina, debería ocuparse de mantener informados a los agremiados de cuantas disposiciones se establecieran en relación con el ramo pesquero, y la elaboración de un registro de pescadores al objeto de impedir el intrusismo profesional, y, a su vez, vigilar que aquéllos se ocupasen en tareas terrestres. En estas tareas serían auxiliados por los cabos-celadores, establecidos en cada barrio de la ciudad y arrabales. Finalmente, la Secretaría de Marina supervisaba el funcionamiento de las delegaciones marítimas de toda España y sus subdelegaciones. La de Cartagena contaba con sendas subdelegaciones en Mazarrón y San Javier.

Otro aspecto a destacar hace referencia a la libertad de los patronos en la contratación de los pescadores, aunque quedaba establecida la preferencia de los naturales respecto a los forasteros. Por lo mismo, las embarcaciones cartageneras tenían preferencia respecto a las matrículas fuera de esa delegación.

El reglamento en cuestión, fechado en Cartagena en 19 de agosto de 1786 (7), mantuvo su vigencia hasta la publicación, en primero de junio de 1800, de

(7) A.H.A.Z.M.M. P II G. Legajo 35.

un Real Decreto (8), introduciendo variaciones de importancia en el funcionamiento de los gremios y matriculas de la gente de mar.

Durante este período, el mencionado reglamento gremial se complementa con la publicación de dos Reales Cédulas, correspondientes a los años de 1793 y 1794, respectivamente.

La primera de éstas (9), publicada a finales de febrero de 1793 e impresa en Madrid, hace referencia al fuero militar que corresponde a los matriculados e individuos de Marina, en las causas civiles y criminales, y al tiempo establece *los límites* (con marcas o mojones de término, conforme acuerden en cada partido los jueces de Marina con la Jurisdicción Real Ordinaria, con el objeto de evitar competencias) *del agua salada en que tienen privilegio exclusivo de la pesca los matriculados*.

Su objetivo es el de tratar de impulsar el desarrollo de la marinería, y supone la entrada nuevamente en vigor de los artículos 2, 3, 4, 5 correspondientes al título 2.º y el título 3.º, tratado 10, de las Ordenanzas Generales de la Armada de 1748. Así como una ampliación de lo establecido en las Reales Cédulas de 16 de septiembre y 26 de octubre de 1784, 6 de diciembre de 1785, 19 de junio de 1788 y 11 de noviembre de 1791. Que hacen referencia a la jurisdicción privativa militar en el conocimiento de las causas civiles y criminales, para los matriculados en la Real Armada, con inhibición de los demás tribunales, y el privilegio exclusivo de la pesca y navegación a los matriculados, derogando todas las leyes, pragmáticas, autos-acordados y resoluciones contrarias a esta deliberación.

Idéntico objetivo encontramos en la segunda Real Cédula (10) que cita explícitamente: *Sabed: Que contemplando necesario aumentar los armamentos marítimos para sostener con el vigor que corresponde la actual guerra contra la Francia, por exigirlo así la Religión, la conservación de mis Reynos, y mi propio decoro, y atendiendo a que es insuficiente, el número de marinería matriculada que existe en mis dominios para tripular todos los vaxeles de mi Armada, respecto a la grande cantidad de marinería que se emplean en el continuo giro del comercio y en la pesca para el precioso abasto de los Pueblos (...)*. Publicada a principios de agosto de 1794 e impresa en Cartagena, en ésta se conceden y dispensan varias gracias a los que voluntariamente se alistan en clase de marineros en la Real Armada.

Entre las *gracias* que se dispensan podemos citar las siguientes:

1. *Que todos los vasallos no matriculados en la Armada que se alistaren para servir en ella durante la actual guerra en clase de Marineros, queden libres por diez años del sortéo de quintas para el reemplazo del Ejército, y Milicias, extendiéndose ésta gracia á sus hijos en caso de fallecer los padres antes de cumplirse éste término...*

(8) A.H.A.Z.M.M. P II G. Legajo 45.

(9) A.H.A.Z.M.M. P II G. Legajo 40.

(10) A.H.A.Z.M.M. P II G. Legajo 40.

2. Que gozarán por los mismos diez años el derecho exclusivo de la pesca que disfrutaban los Matriculados y las demás exenciones, y privilegios que les están concedidos á éstos...

3. Se socorrerá mensualmente a las familias de estos individuos con la mitad del sueldo que les corresponde, o la parte del que dejen asignada mientras estén en campaña, como se ejecuta con los matriculados, concediéndoles como a estos los Inválidos si se inutilizaren en el servicio; y la mitad del sueldo que cada uno disfrute, a las viudas, padres o hijos de los que murieren en campaña...

Al mismo tiempo la Real Cédula, establece para su puntual observancia, lo prevenido en los siguientes artículos:

A) Las Justicias de los Pueblos exhortarán á sus súbditos á tan importante servicio, enterándoles de las gracias que tengo á bien dispensarles.

B) Formarán las mismas Justicias listas exáctas de los individuos que se presenten, con expresión de nombres, vencindario, y familia que tengan.

C) Pasarán estas listas, al Ministro de la Provincia de Marina más inmediata, al mismo tiempo que se le presenten los propios individuos, y le darán noticias de la asignación que hubiere hecho cada uno a su familia.

D) El Ministro cuidará de recoger esta gente, de su manutención y gobierno, socorriéndola con dos reales diarios desde que se le presenten, y la remitirá con la mayor brevedad a la Capital del Departamento, formando otra lista general, con distinción de pueblos para remitirla a la Contaduría principal.



Grabado francés del siglo XVIII que representa el puesto de Cartagena.

E) *El Ministro comprobará con los mismos individuos las listas realizadas, por las Justicias, exigiéndoles juramento de decir verdad.*

F) *Si alguno quisiese dejar socorrida su familia, dispondrá el Comisario de la Provincia que se le entregue (señalando un fiador), el valor de dos meses anticipados.*

G) *Legando a la Capital del Departamento se interpolarán estos individuos con los matriculados para que se vayan imponiendo en sus obligaciones y servicios.*

H) *Ultimamente, cuidaran los Capitanes Generales de Departamentos de Marina, Comandantes Generales de Esquadra, Intendentes y Comandantes de los vaxeles, que estos individuos sean tratados con dulzura y con la consideración que merece su honradez, que esta gente honrada, que por efecto de su amor al Rey y á la Patria abandona el sosiego de su casa, también procurarán que los matriculados los traten como parte de su gremio.*

La siguiente tentativa de tratar una vez más de impulsar el desarrollo marítimo de la pesca y de la navegación mercantil en las costas de la Península, corresponde al anteriormente citado Real Decreto de primero de junio de 1800, que como señalábamos va a introducir una serie de variaciones de importancia en el funcionamiento de los Gremios y Matrículas de la Gente de Mar.

Un primer paso consistió en la disminución de las prestaciones personales al Estado y a los municipios, que tanto gravaban a los pescadores, en perjuicio de sus actividades profesionales.

Establecerá también el expresado decreto una serie de modificaciones en la jurisdicción Militar de Marina y mando de sus Matrículas con la aparición de las Comandancias y Ayudantías de Marina. De esta forma se incrementaban las atribuciones del ministro o secretario de Marina en detrimento de los gremios portuarios y de pescadores.

Los principios fundamentales y constitutivos del nuevo sistema, quedan configurados de la forma siguiente: Supresión de la Secretaría, subsumida ahora en la de Hacienda. Disminución del número de Subdelegaciones. Modificación de la Jurisdicción militar en las provincias, aparecen las Comandancias de Marina y Ayudantías las cuales reciben el control de libros de asientos de las matrículas, listas de navegación y toda la documentación relativa al ramo de pesca, donde figura el estado en el que se encuentran los gremios, número y destino de sus individuos, y relaciones de inválidos y jubilados. Las Comandancias dependerían directamente de los capitanes generales de los respectivos Departamentos marítimos.

Los comandantes de Marina gozaban de cierta autonomía en cuanto a sus actividades en relación con los depósitos de caudales, pagos y libranzas, compras, ventas, entregas, precios y almacenajes de efectos pertenecientes a la Real Hacienda. A su vez cuantas materias puramente económicas no se relacionasen con la autoridad y el mando de los asuntos gubernativos, correrán por cuenta de las tesorerías del Ejército, depositarias y administraciones de

Rentas reales. Si recaen en la autoridad de los comandantes y bajo sus órdenes los asesores, escribanos y otros dependientes de los juzgados.

La graduación del comandante de Marina dependía de la extensión de la provincia respectiva, siendo auxiliado en sus funciones por uno, dos o más oficiales de guerra subalternos de las clases de tenientes de navío o fragata, ejerciendo el mando de las Ayudantías o Subdelegaciones y el de las Matrículas. Se encuentran también como subdelegados de los comandantes los denominados capitanes de los puertos.

Aparece en dicho Real Decreto como objetivo de los comandantes *El fomento y desarrollo de la marinería, de la pesca, cabotaje y demás partes de la industria marítima, á cuya prosperidad deberán dedicarse con particular aplicación y esmero (...). Siendo su obligación el informar y proponer á los respectivos Capitanes Generales todo aquello que comprehendan necesario ó ventajoso para el mejor servicio del Rey ó utilidad pública en todo lo que tenga relación con la pesca y marinería.*

En relación con el salario percibido por el desempeño de su función, se indica que tanto los comandantes como los subalternos, no tendrán otro sueldo que el correspondiente a su empleo militar. Si bien a los primeros se les abonaba un subsidio para gastos de correspondencia y otros consiguientes al ejercicio de su mando. Las competencias judiciales eran transferidas a las Capitanías generales, dependiendo en adelante de los llamados *comandantes principales*.

Finalmente se mencionan de forma explícita en el Real Decreto, cuatro objetivos a alcanzar:

- Que la Jurisdicción Militar de Marina se ejerza y represente por sus propios y legítimos jefes.
- Que la Marinería matriculada para el servicio de los Reales Bajajes se arregle y gobierne de forma más conveniente.
- Fomentar y desarrollar las actividades de pesca y navegación.
- Que los oficiales del Cuerpo General de la Armada vean recompensados sus servicios a S. M. con estos nuevos y bien retribuidos destinos.

No cabe duda de que el Real decreto de 1800, iniciativa del no siempre objetivamente vilipendiado Manuel Godoy (11), al tiempo revisaba en profundidad el anacrónico Reglamento gremial de 1786, último del Antiguo Régimen, echaba las bases de un moderno ordenamiento, de cuya eficacia baste decir que, en lo fundamental continúa todavía vigente.

(11) Vid. penetrante recisión sobre la personalidad y obra de Godoy en Seco Serrano, Carlos: *Estudio preliminar* a las «Memorias» del Príncipe de la Paz. B.A.E. ts. LXXXVIII-LXXXIX (Madrid, 1965), pág. VII-CXXXVII.

TRATADO DE AMISTAD Y NAVEGACIÓN ENTRE ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS EN 1795

Juan Carlos GALENDE DÍAZ
Ana María FERNÁNDEZ HIDALGO

En una época en que España firmó diferentes tratados de paz con otros países, por ejemplo el rubricado el 22 de julio de 1795 entre la República francesa y el Rey Católico en Basilea, realizó otro con Estados Unidos. En esta ocasión era un convenio (1) de *amistad, límites y navegación*, que así se denominaba, entre ambos países. La firma definitiva fue rubricada en San Lorenzo el 27 de octubre de 1795, siendo los plenipotenciarios encargados de ajustar los artículos D. Manuel de Godoy y Álvarez de Faria, por parte hispana, y D. Tomás Pinckney, por parte norteamericana. El poder otorgado por Carlos IV está fechado en Madrid el 1 de julio, y el concedido por George Washington, en Filadelfia, el 24 de septiembre.

La finalidad de este acuerdo era consolidar de modo permanente la buena correspondencia y amistad que reinaba entre ambos países, esperando que del mismo se obtuviera un beneficio recíproco. Reunidos ambos plenipotenciarios acordaron fijar los 23 artículos que a continuación comentaremos:

En el primero simplemente se expresa que existirá una paz sólida e inviolable entre ambas partes.

Los siguientes capítulos se refieren al tema de los límites, y así se regula que, para evitar toda disputa por este asunto, la frontera meridional de Estados Unidos que separa su territorio de las colonias españolas de la Florida oriental y occidental se demarcaría por *una línea que empiece en el río Mississippi, en la parte más septentrional del grado treinta y uno al Norte del Equador, y que desde allí siga en derechura al Este hasta el medio del río Apalachicola o Catahouche; desde allí por la mitad de este río hasta su unión con el Flint; de allí en derechura hasta el nacimiento del río Santa María, y de allí baxando por el medio de este río hasta el océano Atlántico*. Asimismo se legisla que si existiesen tropas de un país en territorio del otro, se deberían retirar al suyo en un tiempo máximo de seis meses de la ratificación de este tratado. Para la ejecución de esta delimitación, cada país debería nombrar un comisario y un geómetra, quienes, reuniéndose en el lugar de Natchez, en la orilla izquierda del río Mississippi, procederían a la demarcación anteriormente

(1) Todos los datos que aparecen en este artículo están recogidos de los documentos incluidos en la colección de Emilio Croquer y Cabeza, que actualmente se conserva en la Biblioteca de la Real Academia de la Historia. Esta colección, que ingresó en el citado centro en el año 1915, consta de 25 legajos, cuya signatura comprende desde la numeración 9/7428 a 9/7452.

señalada conforme a lo estipulado. Una vez que comenzaran su tarea deberían levantar planos y llevar un diario de las operaciones.

Igualmente se conviene que el límite occidental del territorio de Estados Unidos que le separa de la colonia española de La Luisiana *está en medio del canal o madre del río Mississippi desde el límite septentrional de dichos Estados hasta el complemento de los treinta y un grados de latitud Norte del Ecuador*. También se precisa que la navegación por este río será libre, tanto para los súbditos del Rey español como para los ciudadanos norteamericanos.

El capítulo quinto versa sobre la paz y armonía que debe existir entre las diferentes tribus de indios que habitan en los territorios adyacentes a estas líneas. Por eso se reprimirá con la fuerza todo género de hostilidades que se produjesen entre estas tribus que residen dentro de los límites. Además se especifica que ya existen diferentes tratados entre estas tribus y las dos potencias citadas.

En el sexto se determina que los buques de ambas naciones deberían protegerse mutuamente cuando navegasen dentro de la jurisdicción especificada; y en el siguiente, que tanto los súbditos como los buques de cada país no podían sujetarse a ningún embargo o detención por parte de la nación contraria. En caso de aprehensión o arresto se procedería por orden y autoridad de la justicia ordinaria.

En el capítulo octavo se establece que, cuando por fuerza mayor, como puede ser en caso de tempestad o de huir de los piratas, los buques de un país busquen refugio en alguna parte de la otra, serían tratados con humanidad, dándoles cuantos víveres necesitasen y sin impedirles que se fueran cuando lo estimasen oportuno.

En los siguientes capítulos se estipula que todos los buques o mercancías que se quitasen a los piratas en alta mar y se llevasen a un puerto de estas potencias, se entregarían allí a los oficiales de dicho puerto, a fin de que los guardasen y los restituyesen íntegramente a su propietario.

Asimismo se acuerda que si un buque de una nación naufragase o se averiase en los dominios de la otra, se socorrería a sus súbditos, y sólo debería pagar las cargas que ocasionara.

También se regula que los ciudadanos de una parte tendrían en la otra la libertad de disponer de sus bienes personales, bien sea por testamento, donación o de otra manera factible.

En el capítulo duodécimo se concierta que cuando un buque mercante de estas potencias fuese destinado a algún puerto perteneciente a una nación enemiga de alguna de ellas, y *cuyo viaje y naturaleza del cargamento diese justas sospechas*, debían presentar sus pasaportes y certificados cuando navegasen por aguas jurisdiccionales.

En el siguiente, y con el fin de favorecer el comercio entre ambos pueblos, se legisla que en caso de guerra se concederá el tiempo de un año, después de su declaración, para que los comerciantes reunieran y transportaran sus mercadurías, sin que durante ese tiempo se les pudiera requisar.

En el decimocuarto se prohíbe que un súbdito de uno de estos países

adquiera un encargo o patente para armar un buque que ataque al otro, mientras que en el siguiente se permite a los habitantes de ambas naciones que naveguen libremente por ambas demarcaciones con sus mercancías, y en caso de guerra se consiente al país que no esté involucrado en ella comerciar libremente con la nación enemiga del contrario. Del mismo modo se instituye que esta libertad de navegación y comercio debe extenderse a todo género de mercancías, exceptuando las de contrabando o las prohibitivas, como podía ser todo tipo de material armamentístico.

En los capítulos siguientes se continúa haciendo referencia a las posibles disputas que puedan surgir entre ambas partes, y así se predispone que para evitarlas, en caso de que una de las potencias se hallase en guerra, los buques y bastimentos de la otra deberán llevar los pasaportes para que conste, y en ellos se deberá expresar el nombre, propiedad y el porte del buque y del dueño. Estos documentos se debían renovar cada año para que en todo momento estuviera legalizado el barco y su mercancía. Igualmente se regula que cuando un buque de una de las dos naciones fuese encontrado navegando *a lo largo de la costa o en plena mar* por un navío de guerra de la otra, dicha nave, para evitar desórdenes, se mantendrá fuera del alcance de tiro, pudiendo enviar su chalupa a bordo del mercante para solicitar la documentación, y luego le dejará seguir libremente.

En el capítulo decimonoveno se ajusta que se establecerán recíprocamente cónsules en los puertos que estas naciones los tuviesen; mientras que en el siguiente se legisla que los respectivos ciudadanos de ambos países serán admitidos en los tribunales de justicia de la otra parte, y también tendrán derecho a entablar pleitos para recobrar sus propiedades.

En el capítulo vigésimo primero se determina que para concluir las disensiones que sobre las pérdidas que los ciudadanos de Estados Unidos hayan sufrido en sus buques y cargamentos apresados por los vasallos de Carlos IV durante la recién finalizada guerra con Francia, se nombrarán dos comisarios, uno por cada país, y un tercero neutral que elegirán entre ambos, para estudiar las quejas que se susciten e intentar reparar las pérdidas producidas. Estos comisarios se reunirían en Filadelfia, y al cabo de dieciocho meses admitirían las posibles quejas y reclamaciones. Asimismo deberían castigar a los culpables, y el Rey español se responsabilizaría de las citadas pérdidas, pagándolas en su totalidad.

En los dos últimos capítulos se significa que con este tratado se confía estrechar todavía más los lazos de amistad ya existentes entre ambas naciones. Igualmente se espera que el Monarca hispano permita, por un espacio de tres años, a los ciudadanos norteamericanos que depositen sus mercaderías en el puerto de Nueva Orleans, y que las saquen sin pagar más tributos que su justo precio. Asimismo se estipula que si a Carlos IV no le conviniese este puerto para tal menester, proporcionaría otro establecimiento igual y con las mismas condiciones en otra parte del río Mississippi. Finalmente se acuerda que este tratado no tendrá efecto hasta que las partes contratantes realicen las ratificaciones.

El tratado, que está escrito en ambos idiomas, finaliza con la firma de ambos plenipotenciarios:

En fe de lo cual, nosotros los infraescritos plenipotenciarios de su Magestad Católica y de los Estados Unidos de América hemos firmado, en virtud de nuestros plenos poderes, este tratado de Amistad, Límites y Navegación, y le hemos puesto nuestros sellos respectivos.

Como conclusión de este trabajo, transcribiremos una serie de documentos relativos a la expedición de este tratado: las ratificaciones de los dos mandatarios, el poder de George Washington para el canje de las ratificaciones, el cambio de ratificaciones y dos modelos de pasaportes para navegar.

RATIFICACIÓN DE CARLOS IV.

Don Carlos por la Gracia de Dios, Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, de los Algarbes, de Algeciras, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y tierra firme del Mar Océano; Archiduque de Austria; Duque de Borgoña, de Brabante y de Milán; Conde de Abspurg, de Flandes, Tirol y Barcelona; Señor de Vizcaya y de Molina, etc. Por quanto entre Nos y nuestros grandes y bien amados amigos los Estados Unidos de América se concluyó y firmó en San Lorenzo el Real el día veinte y siete de octubre del año último por medio de plenipotenciarios que autorizamos suficientemente por ambas partes, un tratado de Amistad, Límites y Navegación en la forma y tenor siguientes:

(Aquí el convenio en ambos idiomas.)

Por tanto, habiendo visto y examinado los referidos veinte y tres artículos, he venido en aprobar y ratificar quanto contienen, como en virtud de la presente los apruebo y ratifico, todo en la mejor y más amplia forma que puedo, prometiendo en fe y palabra de Rey cumplido y observarlo, y hacer que se cumpla y observe enteramente, como si Yo mismo los hubiese firmado. En fe de lo qual mande despachar la presente firmada de mi mano, sellada con mi sello secreto, y refrendada por el infraescrito mi Consejero y primer Secretario de Estado y del Despacho. Dada en Aranjuez a veinte y cinco de abril de mil novecientos noventa y seis. Yo el Rey. Manuel Godoy.

RATIFICACIÓN DE GEORGE WASHINGTON.

*Jorge Washington, Presidente de los Estados Unidos de América.
A todos los que las presentes vieren, salud.*

En atención á haberse concluido y firmado en San Lorenzo el Real el día veintisiete de octubre del año de mil setecientos noventa y cinco un tratado de Amistad, Límites y Navegación entre los Estado Unidos de América y Su Magestad Católica, por medio de Plenipotenciarios de los dichos Estados Unidos y de la dicha Magestad, autorizados debida y respectivamente para este efecto, cuyo tratado es de la forma y tenor siguientes:

(Aquí el convenio en ambos idiomas.)

Sea notorio ahora que Yo Jorge Washington, Presidente de los Estados Unidos de América, habiendo visto y reflexionado dicho tratado, le acepto, ratifico y confirmo de acuerdo y con consentimiento del Senado; y para mayor testimonio y validez de este acto he dispuesto que se sellen las presentes con el Gran Sello de los Estados Unidos de América, y las he firmado de mi mano.

Dadas en la Ciudad de Filadelfia el día siete de marzo de mil setecientos noventa y seis. Jorge Washington.—Por el Presidente, Timoteo Pickering, secretario de Estado.

PODER DE GEORGE WASHINGTON PARA EL CANJE DE LAS RATIFICACIONES.

Grande y buen amigo.

Para dar á Vuestra Magestad una prueba de la sinceridad del Gobierno de los Estados Unidos en sus negociaciones, he remitido á Mr. Cárlos Rutledge, Secretario de Mr. Pinckney, último Enviado extraordinario de los Estados Unidos á Vuestra Magestad, la Ratificación del tratado de Amistad, Límites y Navegación, concluido y firmado en San Lorenzo el Real á veintisiete de octubre de mil setecientos noventa y cinco, entre los Plenipotenciarios de Vuestra Magestad y de los Estados Unidos. Y dicho Cárlos Rutledge está autorizado para que haga cuanto sea necesario para el cange de las Ratificaciones de dicho tratado; y pido á Vuestra Magestad que dé pleno crédito á quanto aquel os dixere de parte de los Estados Unidos en dicho punto; y recibais dicha Ratificación en nombre y de parte de los Estados Unidos de América, quando aquel os la presentare. Ruego á Dios tenga á Vuestra Magestad en su santa guarda.

Fecha en Filadelfia á siete de marzo año de nuestro Señor mil setecientos noventa y seis. Jorge Washington.—Por el Presidente. Timoteo Pickering, Secretario de Estado.

CAMBIO DE RATIFICACIONES.

Nos Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz, etcétera. Primer Secretario de Estado y del Despacho de Su Magestad Católica, y Don Cárlos Rutledge, Encargado de Negocios de América en la Corte de España.

Certificamos que las Letras de Ratificación del tratado entre la dicha

Magestad y los Estados Unidos de América firmado el veinte y siete de octubre último, acompañadas de todas sus solemnidades, y debidamente cotejadas la una con la otra, y con los exemplares originales, han sido cangeadas por Nos en este día.

En fe de lo qual hemos firmado el presente Acto por triplicado, sellándose con nuestros Sellos respectivos.

En Aranjuez á veinte y cinco de abril de mil setecientos noventa y seis. El Príncipe de la Paz (L.S.). Charles Rutledge (L.S.).

MODELO DE PASAPORTE CONCEDIDO A LOS BUQUES PARA NAVEGAR EN EUROPA.

Don Carlos por la Gracia de Dios, Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, de los Algarbes, de Algeciras, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y tierra firme del Mar Océano; Archiduque de Austria; Duque de Borgoña, de Brabante y de Milán; Conde de Abspurg, de Flandes, Tirol y Barcelona; Señor de Vizcaya y de Molina, etc. Por quanto he concedido permiso á... vecino de... para que con su... nombrado... de porte de... toneladas pueda navegar, y comerciar en los Mares y Puertos de Europa, tanto de mis Dominios, como de Extranjeros; y singularmente en los... con absoluta prohibición de pasar á los de Islas, ó Tierra-firme de América: Por tanto quiero, que constando la pertenencia de la Embarcación al referido... ó á otro Vasallo mio de quien tenga poder, se le permite equiparla con gente... de su misma Providencia, ó de otra de mis Dominios, hábil á este efecto, segun lo prevenido en las Ordenanzas de Marina, para salir á navegar, comerciar en ella, baxo las reglas establecidas.

Y mando á los Oficiales generales, ó particulares Comandantes de mis Escuadras y Baxeles: á los Comandantes, y Intendentes de los Departamentos de Marina: á los Ministros de sus Provincias, Subdelegados, Capitanes de Puerto, y otros cualesquier Oficiales y Ministros de mi Armada: á los Capitanes, ó Comandantes generales de Provincias; á los Gobernadores, Corregidores, Jueces y Justicia de los Puertos de mis Dominios, y á todos los demás Vasallos mios, á quienes pertenece, ó pertenecer pudiere, no le pongan embarazo, causen molestia, ó detención alguna; antes le auxilien, y faciliten lo que hubiere menester para su regular navegación y legitimo comercio: Y á los Vasallos y Subditos de Reyes, Príncipes y Repúblicas amigas y aliadas mías: á los Comandantes, Gobernadores, ó Cabos de sus Provincias, Plazas, Escuadras y Baxeles, requiero, que asimismo no le pongan embarazo en su libre navegación, entrada, salida, ó detención en los Puertos, á los quales deliberadamente, ó por accidente se conduxere, y le permitan exercer en ellos su legitimo comercio, bastimentarse, y proveerse de lo necesario para continuarle; á cuyo fin he mandado despachar este Pasaporte, refrendado de mi Secretario de Estado, y de la Negociación de Marina, el qual valdrá, y tendrá fuerza por término de... con-

tado desde el día en que usare de él, según conste por la Nota que á su continuación se pusiere. Dado en... á... de... del mil setecientos noventa... Yo el Rey. Pedro Varela.

MODELO DE PASAPORTE CONCEDIDO A LOS BUQUES PARA NAVEGAR EN AMÉRICA.

Don Carlos por la Gracia de Dios, Rey de Castilla, de León, de Aragón, de las dos Sicilias, de Jerusalem, de Navarra, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorca, de Sevilla, de Cerdeña, de Córdoba, de Córcega, de Murcia, de Jaén, de los Algarbes, de Algeciras, de Gibraltar, de las Islas de Canaria, de las Indias Orientales y Occidentales, Islas y tierra firme del Mar Océano; Archiduque de Austria; Duque de Borgoña, de Brabante y de Milan; Conde de Abspurg, de Flandes, Tirol y Barcelona; Señor de Vizcaya y de Molina, etc. Por quanto he concedido permiso á... para que con su... nombrado... de porte de... toneladas, pueda salir del Puerto de... con carga, y registro de efectos de comercio, y transferirse al... y restituirse á España al Puerto de... con expresa condición de hacer su derrota de ida y vuelta directamente á los señalados parages de su destino, sin extraviarse, ni hacer arribada á Puertos Nacionales ó Extranjeros, en Islas, ó Tierra—firme de Europa, o América, á menos de verse obligado de accidentes de otra suerte no remediabiles: Por tanto quiero, que el Presidente de la Contratación á Indias, ó el Ministro encargado del Despacho de Navíos á aquellos Dominios, y el Intendente, ó Ministro de Marina del Puerto en que se equipare, concurran á facilitarle quanto fuere regular á este fin, cada uno en la parte que le tocare: el primero en lo respectivo á su habilitación y carga; y el de Marina en lo que mira á Tripulación, que deberá componerse de gente matriculada, y constar que lo sea por lista certificada, que ha de entregarle, obligándose á cuidar de su conservación, y responder de sus faltas, según previenen las Ordenanzas de Marina.

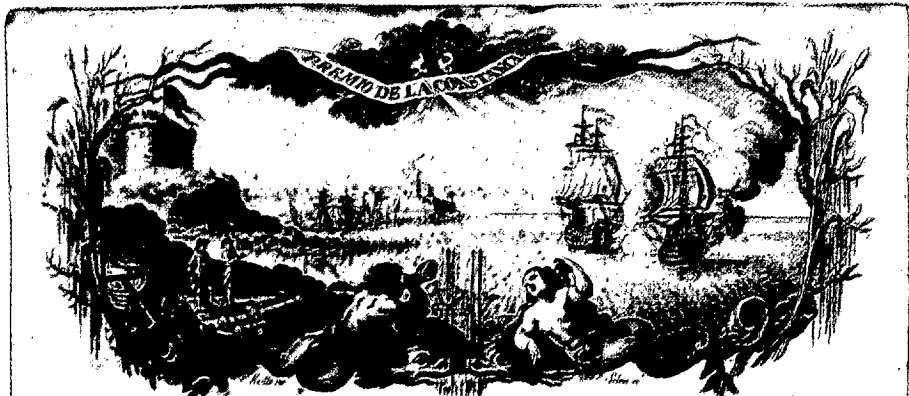
Y mando á los Oficiales generales, ó particulares Comandantes de mis Esquadras y Baxeles, al Presidente, y Ministros de la Contratación á Indias, á los Comandantes, y Intendentes de los Departamentos de Marina, Ministros de sus Provincias, Subdelegados, Capitanes de Puerto, y otros cualesquiera Oficiales, ministros, y Dependientes de la Armada, á los Virreyes, Capitanes, ó Comandantes generales de Reynos y Provincias, á los Gobernadores, Corregidores y Justicias de los Pueblos de la Costa de Mar de mis Dominios de Europa y América, á los Oficiales Reales, ó Jueces de arribadas en ellos establecidos, y á todos los demas Vasallos mios, á quienes pertenecen, ó pertenecer pudiere, no le pongan embarazo, causen molestia ó detención; antes le auxilién, y faciliten lo que hubiere menester para su regular navegación, y legítimo comercio: Y á los Vasallos y Súbditos de Reyes, Príncipes y Repúblicas amigas y aliadas mias, á los Comandantes, Gobernadores ó Cabos de sus Provincias, Plazas, Esquadras y Baxeles, requiero, que asimismo no le impidan su libre navegación, entrada, salida o detención en los Puertos, á los cuales por algun acci-

dente se conduxere; permitiéndole que en ellos se bastimenten, y provean de todo lo que necesitare: A cuyo fin he mandado despachar este Pasaporte, refrendado de mi Secretario de Estado, y de la Negociación de Marina, el qual valdrá por el tiempo que durare su viaje de ida y vuelta; y concluido que sea le recogerá el Ministro que entendiere en su descarga: Y para su validación y uso pondrá á continuación la nota que corresponde, el que concurriere á su despacho. Dado en ... á... de... mil setecientos... Yo el Rey. Pedro de Varela.

DOCUMENTO

El documento que presentamos a continuación es una cédula emitida por Manuel Godoy mediante la que se concede a D. Jorge Baquer, primer condestable de la 20 brigada, el premio de 90 reales de vellón al mes sobre su actual prestación. La cédula data de 18 de enero de 1803 y se conserva en el Museo Naval de Madrid.

Este tipo de documento es de gran interés tanto para la historia del grabado en el siglo XVIII por la belleza de su esmerada estampación, como por la información que suministra en el campo de la heráldica, ya que en el ángulo inferior izquierdo aparece el escudo de la persona que lo emite.

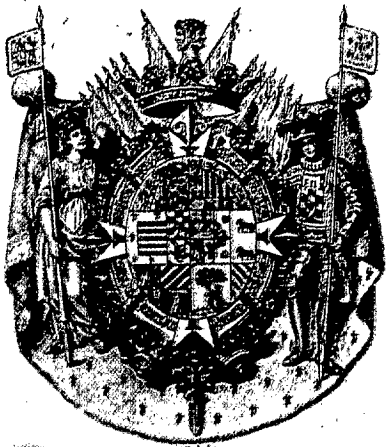


DON MANUEL DE GODOY, ALVAREZ DE FARIA, RIOS, SANCHEZ, ZARZOSA; Primeros de la Paz, Duque de la Alcudia y Conde de Eborimonte, Señor del Soto de Roma, y de los Estados de la Campaña de España; Sereno, Jefe de la Alhufera de Valencia, y de las Villas de Huemor de Santillan y Veas; Regidor perpetuo de la Villa de Madrid, y de las Ciudades de Santiago, Cádiz, Málaga, Ecija, Búrgos, Segovia, Valencia y Ronda, y de la Villa de la Nava del Rey, Veintiquatro de la de Sevilla; Grande de España de primera clase; Caballero de la insigne Orden del Toison de Oro, Gran Cruz de la Real y distinguida Española de Carlos III, y de las de Christo, San Genaro, San Fernando y San Juan de Jerusalen; Comendador de Valencia del Ventoso, Rivera y Accuchal en la de Santiago; Consejero de Estado; Gentilhombre de Cámara con ejercicio; Generalísimo del Ejército y Armada de S. M. C.; Coronel General de los Regimientos Suizos &c. &c. &c.

*P*or quanto en consecuencia de las gracias concedidas al Real Cuerpo de Artillería de Marina ha señalado el Rey D. Jorge Duques, primer...

Condeseñable de la 20.^a Brigada el premio y pensión de noventa y dos reales de vellón al mes sobre su sueldo prest, por haber cumplido el tiempo de cinco años cada uno honorariamente, sin desercion, uso de licencia absoluta, ni haber incurrido en fazienda, segun me ha informado el Comandante general del Cuerpo: Por tanto mando que en virtud de esta Cédula se le trate con la distincion y aprecio que supo hacerse acreedor por su constancia en el servicio; y que presentada que sea al Intendente de Marina del Departamento en que se halla el interesado, disponga que en los Oficios de él se tome razon, y note lo conveniente en su oficio para el goce de la pensión que se le señala, incluyéndose en ella la que anteriormente hubiere disfrutado. Dada en Aranjuez a diez y ocho de Mayo de mil ochocientos y tres.

El Príncipe de Asturias



NOTICIAS GENERALES

Lola HIGUERAS RODRÍGUEZ

1988-octubre 2 a 6. Ibiza (España).

Navegación, Comercio e Industria en la Antigüedad Balear, en torno a este tema el Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas submarinas en colaboración con el Museo de Ibiza ha programado una exposición, ciclo de conferencias y visitas guiadas a las zonas arqueológicas más importantes de Ibiza y Formentera.

Para más información dirigirse al Museo Monográfico del Puig des Molins. Teléfono: (971) 301771 o al Centro Nacional de Investigaciones Arqueológicas Submarinas. Teléfonos: (968) 508415/101166.

1989-octubre 6 a 8. Atenas (Grecia).

Séptimo simposio de la Sociedad Internacional *Map Collector (IMCOS)*. Se celebrará bajo el patrocinio de la *Sociedad de Cartografía Helénica sobre el tema The Cartography of the shores and Islands of Greece*. Se presentarán trabajos sobre ciencia, historia, tecnología y arte de la cartografía, cartobibliografía y colección de mapas.

Para más información dirigirse a: Themis Strongilos, 19 Rigillis street, GR 106 74, Atenas. Teléfono: 721-0472.

1989-octubre 11 a 14. Ann Arbor (Michigan, USA).

Novena reunión anual de la Sociedad Cartográfica Norteamericana.

Bajo el lema *Nuevas perspectivas*, se celebrará la reunión de esta sociedad cuyos fines son promover la comunicación, coordinación y cooperación entre los productores, conservadores y usuarios de la información cartográfica.

Para más información dirigirse a: Diana Rivera, NACIS Program Chair, University Libraries, Michigan State University, East Lansing, MI 48824-1048.

1989-octubre 17 a 19. Rochefort (Francia).

Coloquio *Patrimoine Maritime et Accueil des Publics*.

Reunión patrocinada por el Centre Internacional de la Mer en la que se discutirán temas relativos a la organización de las visitas a centros pertenecientes al patrimonio marítimo. Para más información dirigirse a: Centre International de la Mer. La Corderie Royale. B. P. 108. 17303 Rochefort Cedex.

NOTICIAS GENERALES

1990-mayo 7 a 12. Dubrovnik (Yugoslavia).

Simposio para estudiantes y profesionales de museos sobre el tema *Las ciudades y el mar*.

La teoría y la práctica de la gestión de recursos serán ilustradas por estudios de casos que se refieran a los edificios históricos y a los museos de la ciudad de Dubrovnik. Para más información dirigirse a: Martin Segger, director/conservador, Maltwood Art Museum and Galley, University of Victoria. P.O.B. 1700, B.C., V8W 2Y2, Canadá.

1991-septiembre 23 a octubre 1. Bournemouth (Gran Bretaña).

Quincuagésima Conferencia Internacional de Cartografía (ICA).

El tema principal de la conferencia será *Mapping the Nations*. Aunque muchos de los subtemas de la conferencia tienen mucha relación con las modernas técnicas cartográficas también habrá sesiones relativas a Historia de la Cartografía.

Para obtener el programa preliminar y la hoja de preinscripción escribir a I. D. Kember, Organising Secretary, 16 Highlands, Taunton, Somerset, TA1 4HP, Gran Bretaña.

EXPOSICIONES

1989-marzo 2 hasta fin de 1990. Londres (Gran Bretaña).

Patrocinada por la empresa Taylor Construction PLC, tiene lugar en la Map Gallery de la British Library una exposición con el título *What use is a map?*, explicando la gran variedad de finalidades para las que se han creado los mapas a través de los años, centrándose en el estímulo que los usuarios de los mapas han dado a la innovación cartográfica.

La mayor parte de los mapas que se muestran son de las colecciones de la British Library.

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Por María Pilar SAN PÍO

EL CENTRO DE ESTUDIOS DEL PACÍFICO NORTE

Este Centro, cuyo nombre inglés es NORTH PACIFIC STUDIES CENTER, ha sido creado por la Sociedad Histórica de Oregón para continuar y promover una importante actividad cultural que dicha Sociedad venía ya desarrollando, especialmente en el campo de los estudios sobre Siberia y la América rusa, ampliando ahora su área de investigación al estudio de todas las naciones que bordean el Pacífico Norte.

Debido al creciente interés por el comercio y las relaciones con los países del Pacífico Norte que el pueblo estadounidense manifiesta en la actualidad, y considerando el Gobierno que éste debía de ir acompañado de una información exacta sobre la historia y la cultura de dichas naciones, el Congreso de Estados Unidos autorizó la adjudicación de fondos para la creación y dotación de este Centro, bajo la dirección de la Sociedad Histórica de Oregón.

Su objetivo principal es el impulsar la investigación, difusión y publicación de trabajos sobre la historia y la cultura del oeste de Norteamérica, incluyendo Canadá, las zonas marítimas orientales de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, las regiones marítimas de la República Popular China, Corea, Japón, las islas del Pacífico Norte y aquellas naciones europeas (Inglaterra, Francia, Portugal, Países Bajos y España) cuyos exploradores científicos y comerciantes recorrieron en otros tiempos las aguas del Pacífico Norte.

También se encuentra entre sus principales fines procurar la mejor comprensión de Estados Unidos en otros países a través de intercambios culturales entre ciudadanos estadounidenses y extranjeros. Para lograr este objetivo desea colaborar con organizaciones nacionales e internacionales que compartan sus intereses en el Pacífico Norte.

El Centro ofrece facilidades para la investigación y una bien dotada biblioteca abierta, tanto a investigadores visitantes y residentes como a personal diplomático, académicos, becarios postdoctorales, representantes de agencias gubernamentales y del mundo de los negocios internacionales.

Esta institución incrementará la labor iniciada en este sentido por la Sociedad Histórica de Oregón, ya que pretende ampliar su ambicioso programa de obtención de materiales de fuentes primarias y secundarias, y ofrecer a los estudiosos un mejor acceso a los recursos de investigación. Continuará la edición de libros, artículos y monografías, celebrará exposiciones para la educación del público en general y creará recursos para su uso en programas de estudios de centros de enseñanza. Ofrecerá igualmente cursos y conferencias, tanto para el erudito como para el profano.

La Sociedad Histórica de Oregón fue fundada en 1873, es una de las de mayor envergadura en los Estados Unidos y cuenta con miembros asociados en muchos países. Su misión es recoger, conservar, publicar y exhibir la historia de la sociedad noroccidental de Norteamérica y de la zona norte del océano Pacífico.

Hace veinte años la Sociedad formó el grupo de investigación archivístico (North Pacific Archival Research Group) para investigar y publicar la historia de las primeras exploraciones del Pacífico Norte. Desde 1972 ha editado 21 volúmenes de gran rigor histórico, como parte de la serie del Pacífico Norte, cuya importancia ha sido destacada a escala internacional. Además ha publicado más de un centenar de mapas, libros y documentos de diversa índole.

Durante estos últimos veinte años los investigadores de la Sociedad Histórica de Oregón han intercambiado visitas con historiadores provenientes del Instituto de Historia de Moscú, del Instituto de Etnografía, y de la Academia de Ciencias de dicha ciudad, de la Sociedad Geográfica Rusa y del Museo de Etnografía de Leningrado, entre otras instituciones.

La Sociedad ha conseguido reunir una valiosa colección de recursos de investigación, llegando a alcanzar la biblioteca y el museo un total de 23 millones de objetos. Ha montado asimismo más de cien exposiciones, tanto para su propio museo como para otros.

El nuevo Centro, continuando esta línea, va a patrocinar durante los próximos cinco años una serie de conferencias internacionales sobre la historia del área del Pacífico Norte. La primera de ellas, titulada «The Great Ocean», tendrá lugar en Portland, Oregón, del 21 al 24 de marzo de 1990, y cubrirá el período hasta 1600. Los estudiosos del tema interesados en presentar un trabajo en dicha conferencia deberán enviar un resumen, junto con su currículum vitae antes de diciembre próximo, dirigido a Peter McGraw, Assistant Director, a la dirección indicada más abajo. Los trabajos seleccionados serán publicados en un volumen en la serie de estudios del Pacífico Norte. Aunque el tema principal será la historia de la región, se admitirán también trabajos que contribuyan desde el punto de vista de la cartografía, etnografía e historia económica.

El Centro de Estudios sobre el Pacífico Norte está abierto a todo tipo de preguntas y propuestas. Para mayor información diríjense a: Director, North Pacific Studies Center, 1230 S. W. Park Avenue, Portland, OREGÓN 97205, Estados Unidos.

RECENSIONES

CALVAR GROSS, Jorge; GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio; DUEÑAS FONTÁN, Marcelino, Y DEL CAMPO MÉRIDA VALVERDE, María: *La batalla del mar océano*. Volumen I (28 junio 1568 y 30 enero 1586). *Génesis de la Empresa de Inglaterra*. Ministerio de Defensa. Armada Española. Instituto de Historia y Cultura Naval. Turner Libros, S. A. Madrid, 1988. XCII, página de presentación, prólogo e introducción y 578 de documentos.

Este bello libro es el primero de una serie de siete, agrupados en cinco volúmenes, centrados cada uno de ellos en una concreta etapa de ese suceso de tanta trascendencia para la historia mundial como lo fue la Gran Armada y su intento —no de invadir Inglaterra, como tantas veces se ha dicho, sino de proteger y colaborar en dicha invasión, logrando el dominio del mar—, viejo sueño de todos los poderes continentales y que paradójicamente sólo consiguió Julio César en la Antigüedad.

Contiene un interesante prólogo del académico de la historia Antonio Rumeu de Armas, otro prólogo general de la obra y una introducción, a modo de síntesis, del corpus documental posterior, en el que se analizan: El estado de las relaciones entre España e Inglaterra en tiempos de María Tudor. Los primeros viajes ingleses a Canarias y Guinea, y varios incidentes navales. La paz de Cateau-Cambrésis, la llegada al trono inglés de la Reina Isabel, las expediciones de Hawkins a las indias occidentales y el combate, y sus consecuencias, de San Juan de Ulúa. Como curiosidad diremos que el primer documento que se transcribe son las normas de actuación que imparte Felipe II al embajador ordinario en Inglaterra don Gureau de Espes el 28 de junio de 1568.

Lo más importante de esta obra consiste en que transcribe —por ser considerados los más importantes— 518 documentos originales, seleccionados entre otros muchos más, pertenecientes al período citado. Es por ello una importante demostración de la aptitud investigadora de los autores y de su capacidad científica, no sólo por el conocimiento demostrado sino también por el método. Cuando el trabajo quede finalizado se podrán leer más de 7.000 documentos. Se trata, por tanto, de un trabajo de ordenación, transcripción correcta y también, en algunos casos, de reconstrucción de fragmentos de documentos, y que además permitirá divulgar muchos de ellos inéditos hasta hoy.

Los autores son tres jefes del Cuerpo General de la Armada de mucho prestigio que, muy posiblemente, no necesitan ser presentados a los lectores habituales de esta REVISTA, y María del Campo Mérida Valverde es una experta paleógrafa que, tras muchos años de trabajo, conoce la muy difícil letra del Rey Felipe II, mejor que la suya propia. Considere el lector que el descifrar las notas marginales de la mano del Rey es muy importante dado el gran valor que poseen para la comprensión de los hechos posteriores. Este grupo inició sus trabajos en 1980.

El libro tiene una excelente presentación, por lo que es necesario felicitar a la empresa editorial. Está previsto que los sucesivos tomos sean publicados uno cada seis meses a partir de este primero.

Un año en el que se celebra el cuatrocientos aniversario de la expedición era muy necesario que la Armada española contribuyese a clarificar en lo posible la actuación de aquellos hombres que la formaban a finales del siglo XVI, es por ello una iniciativa acertada haber encargado esta investigación, asimismo se completa aquélla que con el mismo motivo han efectuado, actualmente, autores ingleses tan conocidos como Thompson, Parker o Martin. Ha habido sensibilidad por parte de la Armada ante un suceso histórico tan relevante, deseamos que se continúe a este rumbo.

La obra es de interés, sobre todo para el historiador que deba trabajar en temas de este período, y también para el erudito que desea ampliar sus conocimientos sobre la Empresa de Inglaterra.

Antonio DE LA VEGA

GRACIA RIVAS, Manuel: *Los Tercios de la Gran Armada (1587-1588)*. Editorial Naval. Madrid, 1989.

El último de los títulos hasta ahora publicados de la colección «Gran Armada» (1587-1588), del que es autor el comandante médico Manuel Gracia Rivas, aborda toda la compleja problemática de la fuerza a bordo de los buques de la Empresa de Inglaterra. Libro, pues, metódico, ordenado, minucioso y de difícil construcción, pero cuyo planteamiento y desarrollo responde plenamente a sus exigencias.

Como dice su autor, la organización de la Gran Armada entrañaba problemas mucho más complejos que los habituales, pues a los derivados de su propia composición había que sumar el que planteaba la necesidad de conjugar su esfuerzo con la fuerza expedicionaria que tenía que partir de Flandes en una época en que las dificultades de comunicación eran en muchas ocasiones insuperables.

Con material inédito y de primera mano, extraído de los fondos documentales del Archivo de Simancas, Gracia Rivas acopla pacientemente hombres y nombres, aprestos y efectivos, en una complicada pero a la vez clarificadora estadística de los componentes de fuerza que estuvieron presentes en la lucha, con exacto detalle de las bajas y supervivencias, así como de las vicisitudes que les acompañaron en la poco afortunada campaña.

Complementario en cierto modo del libro de esta misma colección, «Lá fuerza de desembarco de la Gran Armada contra Inglaterra», de Hugo O'Donnell, estos «Tercios de la Gran Armada» testimonian de forma elocuente la grandeza de una aportación, raíz y precedente de tantos hechos gloriosos posteriores de nuestra Infantería de Marina española.

J. C. P.

PETERS, Hubert J. M. W.: *The Crone Library*: books on the art of navigation left by Dr. Ernst Crone to the Scheepvaart Museum in 1974 and books on the same subject acquired by the museum previously: including a biography, a short history of the art of navigation in the Netherlands and a list of the Crone collection of Nautical Instruments: a descriptive special catalogue with annotations, indexes and an introduction to the catalogue/by Hubert J. M. W. Peters. — Nieuwkoop: De Graaf, 1989. — Ill. — (Bibliotheca Bibliographica Neerlandica; vol. 26).

La reciente aparición de esta obra nos parece una noticia de gran interés para los estudios de la historia marítima.

Es un magnífico catálogo descriptivo de la biblioteca que, sobre el arte de la navegación, el doctor Ernst Crone cedió en 1974 al Museo Marítimo de Amsterdam y de los libros que posee el museo sobre este tema.

El libro, realizado por varios autores de gran prestigio, incluye una breve biografía del doctor Crone, una historia del arte de navegar en los Países Bajos, así como un estudio de los instrumentos náuticos de la colección Crone. Consta igualmente de introducción, completos índices y rica bibliografía.

La publicación de este catálogo persigue fundamentalmente dos fines: por una parte rendir homenaje a la figura de Crone, personaje de gran relevancia en el mundo de la historia de la ciencia náutica y, por otra, poner a disposición de los investigadores una de las mejores colecciones europeas sobre este tema.

Tras la biografía redactada por Harald Th. Crone, hijo del donante, persona altamente cualificada para realizarla, que describe paralelamente la vida de Crone y las vicisitudes de su colección, sigue una exhaustiva relación en orden cronológico de los numerosos trabajos publicados por E. Crone desde 1911 hasta 1975, año de su muerte, recopilada por H. J. M. W. Peters.

El capítulo siguiente, elaborado por C. Koeman, presenta una breve pero completa síntesis de la historia del arte de la navegación en Países Bajos y sirve de acercamiento al catálogo de la colección Crone de instrumentos náuticos que W. F. J. Mörzer Bruyns ha preparado cuidadosamente.

La parte más importante de la obra corresponde al catálogo de la biblioteca realizado también por Hubert J. M. W. Peters, que consta de un estudio exhaustivo de 1.223 volúmenes sobre el arte de navegar, principalmente impresos en alemán, aunque también incluye obras en otros idiomas, sobre todo si tuvieron relación con el desarrollo de este tema en Países Bajos.

La obra concluye con una serie de índices que facilitan la consulta y una tabla de concordancia de los números de catálogo con las signaturas del museo.

Hay que destacar la importancia de este tipo de obras para el estudioso de la historia, sobre todo cuando están realizadas con el rigor científico y la minuciosidad de este catálogo.

María VIGÓN TABAR

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

El material que se ofrezca para su publicación será enviado al director.

Los autores pondrán en la página del título su nombre y apellidos completos y su dirección postal para posible correspondencia.

Los artículos deben estar mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, por una cara, dejando un amplio margen a la derecha, que se utilizará para las correcciones.

A principio de párrafo se dejarán cinco pulsaciones en blanco.

Se evitará la utilización de abreviaturas.

Se subrayarán los nombres de barcos, títulos de libros y revistas, así como las citas literales, para indicar el empleo de la cursiva en imprenta.

Las notas a pie de página se reservarán exclusivamente para datos y referencias directamente relacionados con el texto. Se redactarán en la forma más sintética posible y se presentarán en una hoja aparte con numeración correlativa.

Los títulos de las publicaciones periódicas se citarán íntegros la primera vez que se mencionen, y después se emplearán las abreviaturas existentes.

Los autores proporcionarán las ilustraciones para sus trabajos, indicando su localización en el texto; los originales de éstas tendrán la calidad necesaria para su reproducción. En todo caso deberán citar la procedencia del original y realizar los trámites precisos para que se autorice su publicación; la REVISTA no se responsabilizará del incumplimiento de estos trámites.

Todas las ilustraciones enviadas pasarán automáticamente a formar parte del archivo de la REVISTA.

La lista bibliográfica deberá presentarse en orden alfabético; en caso de citar varias obras del mismo autor, se seguirá el orden cronológico de aparición de las mismas. Cuando la obra sea anónima, se alfabetizará por la primera palabra del título que no sea artículo. Como es habitual, se darán en listas independientes las obras impresas y las manuscritas.



