

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVIII

2020

Núm. 149

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XXXVIII

2020

Núm. 149

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Juan Rodríguez Garat, almirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^a
D. Carlos Martínez Shaw, UNED
D. Juan José Sánchez Baena, U. Murcia
D. David García Hernán, U. Carlos III
D. Enrique Martínez Ruiz, U. Complutense
D. José M.^a Blanco Núñez, cap. de navío
D.^a Magdalena de Pazzis Pi y Corrales, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED

D. Juan Escrigas Rodríguez, capitán de navío
D.^a M.^a Carmen Terés Navarro, Archivos Navales
D.^a M.^a Carmen López Calderón, Museo Naval
D. José Antonio Ocampo Aneiros, coronel
D. Juan Rodríguez-Villasante y Prieto, coronel
D. Eduardo Bernal González-Villegas, capitán de navío
D. Adolfo Morales Trueba, teniente. coronel

Secretario de Redacción: D. Ignacio María Pita da Veiga Sanz, teniente coronel.

Redacción, Difusión y

Distribución: D.^a Ana Berenguer Berenguer.

Administración: D.^a Rocío Sánchez de Neyra Espuch; D. Manuel Ángel Gómez Méndez

Publicación trimestral: tercer trimestre de 2020.

Precio del ejemplar suelto, 4 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

España y Portugal: 16 euros.

Resto del mundo: 25 euros.

Depósito legal: M. 16.854-1983.

ISSN: 0212-467-X (edición en papel).

ISSN: 2530-0873 (edición en línea).

NIPO: 083-15-091-7 (edición en papel).

NIPO: 083-15-092-2 (edición en línea).

Dirección postal, tfno. y c/e:

Instituto de Historia y Cultura Naval.

Juan de Mena 1, 1.^a planta.

28014 Madrid (España).

Teléfono: 913 12 44 27.

c/e: RHN@mde.es

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

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

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



CATÁLOGO GENERAL DE PUBLICACIONES OFICIALES

<https://cpage.mpr.gob.es/>



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

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

SUMARIO

	<u>Págs.</u>
NOTA EDITORIAL	7
<i>El Servicio Hidrográfico en la Guerra Civil</i> , por Salvador Espinosa González-Llanos	9
<i>Bernardino de Lugo (1590-1626): la tragedia de un almirante-empresario de la carrera de Indias</i> , por Esteban Mira Caballos	31
<i>Si las piedras hablaran... los epígrafes del puente de Ureña de la población de San Carlos y la Puerta del Mar del arsenal de la Carraca en San Fernando (Cádiz)</i> , por M. ^a Elena Martínez Rodríguez de Lema.....	47
<i>Buques de la Armada en la Marina de Venezuela tras la guerra del 98</i> , por Francisco Javier Álvarez Laita y Ramón Alberto Rivero Blanco	77
<i>En un falucho por los mares patagónicos. La expedición española de reconocimiento al golfo San Jorge (1794-1795)</i> , por Carlos Pesado Riccardi	113
La Historia Marítima en el mundo, por José Antonio Ocampo Aneiros	135
La historia vivida: <i>La jornada de la Mamora</i> . Noticias generales.	
Documento: <i>Sobre el nacimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas</i>	145
Recensiones:	149

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Francisco Javier Álvarez Laita es ingeniero industrial por la Escuela Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid. Ha centrado su labor profesional en empresas de consultoría, sector en el que acumula más de veinte años de experiencia, trabajando especialmente con la Administración Pública. También ha realizado y gestionado proyectos en Argentina, Perú y Marruecos. Colaborador habitual de *Infodefensa*, *Revista Española de Defensa* y *Marina Civil* y de numerosas revistas centradas en esta temática, como la *Revista General de Marina*, *Fuerza Naval*, *Tecnología Militar* y otras. Director del Archivo MdR Almirante de Castilla, es autor de los libros *Buques internados en España en las dos guerras mundiales* e *Historias de la Armada en Filipinas*, y de los informes «Necesidades de control del espacio marítimo español. Hacia un servicio de guardacostas» y «Producción en España de buques y embarcaciones de vigilancia y patrulla», así como de monográficos sobre buques no militares al servicio del Estado y sobre la historia de la artillería de costa en España. Álvarez Laita ha publicado un total de más de dos centenares de artículos sobre temas navales y de artillería de costa, tanto históricos como de actualidad.

Salvador Espinosa González Llanos ingresó en la Escuela Naval en 1991 y ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en la especialidad de hidrografía, época de la que cabe destacar su participación en varias campañas en la Zona Económica Exclusiva española y en una en la Antártida a bordo del *Hespérides*. Asimismo, fue miembro del grupo técnico de la ampliación de la plataforma continental española, participando en campañas de adquisición de datos científicos y en la redacción de la Memoria para la defensa ante Naciones Unidas de las aguas reclamadas al oeste de las Canarias. Ha publicado varios artículos de carácter científico y técnico relacionados con su especialidad en diversos congresos y revistas especializadas, y actualmente está destinado en el Mando de Operaciones.

Esteban Mira Caballos es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla. Ha sido Becario de Formación de Personal Investigador, adscrito al Departamento de Historia de América de la citada universidad (1990-1995), y es miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia (2004) y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas (2012). Ha sido galardonado con varios premios, como el de la Fundación Xavier de Salas, el de la Obra Pía de los Pizarro y el José María Pérez de Herrasti y Narváez. Asimismo, pertenece al consejo asesor de varias revistas científicas y es asesor cultural de la Fundación Obra Pía de los Pizarro.

Está especializado en las relaciones entre España y América en el siglo XVI, habiendo publicado 26 libros y más de un centenar de trabajos en obras colectivas, congresos y revistas de investigación españolas, alemanas, dominicanas, ecuatorianas, estadounidenses, chilenas, etc.

Recientemente ha publicado dos libros: *Francisco Pizarro. Una nueva visión de la conquista del Perú* (Crítica, 2018) y *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias* (La Esfera de los Libros, 2019).

Carlos Pesado Riccardi (Lomas de Zamora, Buenos Aires) es guardiamarina de la Reserva Naval argentina. Profesor en Historia y Ciencias Sociales, es licenciado en Historia por la Universidad del Salvador de Buenos Aires, *magister* en Historia del Mundo Hispánico por la Fundación Mapfre-Tavera y el Instituto de Humanidades del CSIC (Madrid, 2004) y doctor en Historia por la Universidad Complutense de Madrid. Tiene publicados varios artículos de historia militar y naval y es autor de los libros *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey* (Ministerio de Defensa, 2007) y *De Aventurero a Capitán. Inicios de D. Santiago de Liniers en la Real Armada Española, 1775-1788* (asociación francesa Mémoire Jacques de Liniers, edición bilingüe, 2013). Sus investigaciones históricas apuntan al estudio de la Real Armada española en el Río de la Plata y Hispanoamérica durante los siglos XVIII y XIX. En 2016 obtuvo el Premio Virgen del Carmen por su investigación titulada «El brigadier Juan Gutiérrez de la Concha y el papel de los marinos españoles en tiempos de la revolución rioplatense (1808-1814)». Es

miembro de número académico del Instituto Nacional Browniano (Argentina), miembro del Comité Científico del Seminario de Estudios Históricos Rioplatenses de la Universidad Complutense, y miembro correspondiente del Instituto de Historia Militar Argentina y del Instituto Rolando Laguarda Trías de Historia y Cultura Militar del Uruguay.

Ramón A. Rivero Blanco es investigador y conferencista de la historia de la Marina de Guerra de Venezuela de finales del siglo XIX y el siglo XX. Es comisario general en situación de retiro de los Servicios de Inteligencia y Prevención del extinto Ministerio de Relaciones Exteriores de Venezuela.

Hoy día se desempeña como consultor en el área de prevención y control de lavado de activos para firmas internacionales de abogados. Es internacionalista y especialista certificado en anti-lavado de dinero por la Asociación of Certified Anti-Money Laundering Specialists (ACAMS). Es autor del libro *Espadas y Sables de la Armada de Venezuela. Siglo XX*, y coautor, con Julio Chacón Hernández, Edgar E. Blanco Carrero y Jairo A. Bracho Palma, de *Historia de la Marina de Guerra de Venezuela de inicios del siglo XX. Legado del Capitán de Corbeta Ramón Díaz* (2013) y de *Crucero Isla de Cuba al servicio de la Armada de tres países* (2014), con el investigador naval Félix Blanco.

Entre otros premios, ha sido distinguido con la Orden al Mérito Naval de la República de Venezuela en 3.^a clase, la Orden al Mérito en Inteligencia Militar en única clase, la Orden al Mérito de los Servicios de Inteligencia y Prevención en 2.^a clase, y la Orden holandesa Orange Nassau en grado de Comandante (3.^a clase).

M.^a Elena Martínez Rodríguez de Lema es doctora en Filología Clásica por la Universidad de Sevilla con la calificación de sobresaliente *cum laude*, por unanimidad, en 2001. Es miembro de número de la Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes, y vocal de Letras en su junta directiva. Ha sido profesora de bachillerato, por concurso-oposición 1981, con treinta y ocho años de servicio. Ha dirigido numerosos programas de actividad educativa y de investigación en torno a la pervivencia de la cultura clásica. Ha publicado los libros *El Zaporito: su nombre, su origen y su historia*, juntamente con Pedro Martínez Chamorro (1992), *Los fondos humanísticos del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando* (2002) y *El Zaporito: 300 años de historia* (2017), así como numerosos artículos en revistas universitarias y prensa. Ha dado numerosas conferencias y participado en radio y televisión. Es además miembro de *Patrimonio la Isla* en las redes sociales, donde publica de manera continua artículos divulgativos en apoyo de las humanidades y de la difusión y valoración del patrimonio histórico artístico. Colabora directamente en el proyecto internacional *Alphabetum*, promovido por la Sociedad Española de Estudios Latinos (SELat), para solicitar a la UNESCO la declaración del Latín, el Griego y la Cultura Clásica Patrimonio Inmaterial de la Humanidad, a partir del proyecto del Gobierno de España aprobado por el Congreso de Diputados el pasado año de 2019.

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

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

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

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

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

NOTA EDITORIAL

Estimados lectores:

A pesar de estar sufriendo una nueva oleada de la pandemia, y teniendo en cuenta que la primera nos impidió sacar el primer número del año, hemos conseguido salir con este número, demostrando con ello que estamos más que recuperados. Nos vamos acercando a 2023, año en el que cumpliremos treinta años de vida, y con vistas a esa fecha para nosotros importante, seguiremos navegando por los mares de la historia naval española intentando que nuestra REVISTA mejore y sea más accesible, sin perder por ello el rigor y la calidad que siempre debemos tener.

Por otra parte, estamos inmersos en el ciclo de tres años de celebraciones que conmemoran el Quinto Centenario de la magna gesta que fue la Primera Vuelta al Mundo, y la publicación de este número casi coincide en fecha con la reapertura de nuestro magnífico Museo Naval. Respecto a lo segundo, es de destacar que el discurso museístico ha sido renovado con el propósito de hacerlo más eficaz y moderno, lo que redundará seguramente en una mejor explicación de nuestra historia naval a través de las piezas expuestas. No dejen de visitarlo si tienen la oportunidad. En relación con lo primero, y tal como se indica en la sección de Noticias Generales, al escribir estas líneas el Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN) está ultimando la celebración la segunda de las Jornadas de Historia Marítima dedicadas a ese tema. Además, espoleado por la necesidad impuesta por la crisis sanitaria, pero también por la exigencia de modernizarse, el IHCN ha dado un paso adelante en la transmisión de sus actividades en directo vía telemática. Y así, a través del canal Youtube Armada Española se retransmiten las Jornadas de Historia Marítima y se ha iniciado una nueva serie de conferencias titulada «Historias Navales», diseñada para alcanzar a un público más general y con un menor conocimiento de la historia de la Armada. Este medio que difundir de manera instantánea los actos culturales por todo el planeta es una moderna versión de lo que significó, para la navegación, el que la expedición Magallanes-Elcano demostrara que todos los océanos de la Tierra están interconectados. No dejen de navegar por este nuevo mar de la comunicación; seguro que les resultará grato y educativo.

De los artículos que componen este número destacamos el titulado «Si las piedras hablaran...», por lo particular de su temática: la epigrafía, una disciplina poco tratada en nuestra revista. No deja el artículo de tratar un asunto muy naval, cual es el arsenal de La Carraca y sus aledaños, y trata, más allá de las leyendas de sus monumentos, del espíritu animoso que dominaba en la Real Armada a finales del siglo XVIII. Confiamos en que les parezca pertinente. Junto con el resto de los artículos y secciones, todos conforman un número que esperamos sea de su agrado.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

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

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
C/ Juan de MENA 1, 1.ª PLANTA
28014 MADRID (ESPAÑA)
TELÉFONO: 913 12 44 27
C/E: RHN@mde.ES

EL SERVICIO HIDROGRÁFICO EN LA GUERRA CIVIL

Salvador ESPINOSA GONZÁLEZ-LLANOS
Capitán de Fragata
Recibido 20/02/2020 Aceptado 27/08/2020

Resumen

A comienzos de la Guerra Civil de 1936-1939, el Servicio Hidrográfico estaba ubicado en el Observatorio de Marina de San Fernando, y por ello se adhirió desde el comienzo de la contienda al bando nacional. Esto supuso que el bando republicano tuviera que afrontar tanto el importante problema de la escasez de cartografía náutica en sus unidades navales como el del apoyo que precisaban en cuanto a instrumentación, publicaciones náuticas y avisos a los navegantes. Respondiendo a estas necesidades nació el Servicio Hidrográfico de la Armada republicana, a bordo del buque planero *Tofiño*.

En este artículo se expone la creación de ese Servicio, así como su funcionamiento y desaparición tras la guerra, aspectos muy poco tratados hasta el momento. Asimismo, se presentan tanto los antecedentes como los medios hidrográficos disponibles y las biografías de sus protagonistas principales, que ayudarán a entender mejor el contexto en el que sucedieron los hechos narrados.

Palabras clave: guerra civil española, Servicio Hidrográfico, cartografía náutica, buque planero *Tofiño*.

Abstract

At the beginning of the Civil War, the hydrographic service was located in the Spanish Navy Observatory, and therefore was adhered from the begin-

ning to the national front. This meant that the republican side had to face both the important problem of the shortage of nautical cartography in its naval units and the support they needed in terms of instrumentation, nautical publications and notices to mariners. Responding to these needs, the Hydrographic Service of the Republican Navy was born aboard the hydrographic vessel *Tofiño*.

This article describes the creation of this Service, as well as its operation and disappearance after the war, aspects that have not been addressed so far. Likewise, the background, the available hydrographic assets and the biographies of their main protagonists are presented to provide a better understanding of the context in which the events narrated occurred.

Keywords: spanish civil war, Hydrographic Service, nautical charts, hydrographic vessel *Tofiño*.

Introducción

AUNQUE la Dirección de Hidrografía, hoy Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), nació oficialmente en 1797¹, sus antecedentes se remontan a la creación en 1508 de la figura del piloto mayor en la Casa de Contratación de Sevilla, entre otras cosas ante la necesidad de centralizar y explotar estratégicamente los conocimientos cartográficos tras el descubrimiento del Nuevo Mundo.

Desde entonces, y con mayor o menor peso, se podría decir que España ha mantenido una única institución de referencia responsable de la elaboración y mantenimiento de las cartas náuticas, siendo con Portugal, de largo, los países pioneros en el conocimiento gráfico de las costas y los mares adyacentes, más allá de la cuestión de discutir cuál es el servicio hidrográfico más antiguo del mundo².

En cualquier caso, lo que sí es indiscutible es que desde 1797 hasta hoy tenemos una lista continuada de directores de un organismo encargados de elaborar la cartografía náutica oficial de España, con el objetivo principal de garantizar la seguridad de la navegación, dependiente de la Armada y en régi-

(1) Real orden de 18 de diciembre de 1797.

(2) Las competencias que desarrolló la Casa de Contratación a través de su piloto mayor se podrían asimilar a las que hoy día desarrolla el IHM, ya que incluía una oficina de hidrografía y otra de instrumentación náutica. Sin negar que es barrer para casa, se podría defender una relación de continuidad entre la figura del piloto mayor y la Academia de Guardias Marinas abierta en 1717 en Cádiz, institución que de facto tomó el testigo como referencia en la técnica hidrográfica. No en vano, el primer director de la Academia fue Francisco Antonio de Orbe, último piloto mayor de la Casa de Contratación de Sevilla. Desde este enfoque, el Servicio Hidrográfico español sería muy anterior a su fecha oficial de creación (1797), y mucho más antiguo que el francés (1720), el danés (1784) y el inglés (1795), únicos formalmente anteriores al nuestro.

men de monopolio³, desde el primero, el teniente general de la Armada José Espinosa y Tello de Portugal, hasta el actual. A lo largo de este tiempo, la institución ha adoptado distintos nombres (Depósito Hidrográfico, Dirección de Hidrografía, Servicio Hidrográfico de la Armada y, finalmente, Instituto Hidrográfico de la Marina), pero sin cambiar esencialmente su objetivo básico.

Sin embargo, nuestra historia de la cartografía nos brinda una excepcionalidad, un intervalo de tiempo en el cual podemos considerar que convivieron dos Direcciones de Hidrografía. Es, además, un hecho casi desconocido, en mi opinión por dos razones. En primer lugar, porque pertenece al conjunto de esas pequeñas ínsulas de la gran Historia que no pasan de ser una curiosidad menor para el historiador profesional que no conozca el pequeño «gremio» del que forman parte –en este caso la hidrografía–, y es precisamente ese desconocimiento el que le impide valorarlo en toda su dimensión.

En segundo lugar, porque se enmarca en la Guerra Civil, y sobre este motivo quería hacer una reflexión previa antes de entrar a fondo en materia. Es parte intrínseca de la condición humana interpretar los hechos de formas distintas, sea cual sea el momento en que uno viva. Pero los dramáticos resultados de un periodo tan convulso hacen inevitable que las distorsiones sean no solo mucho mayores sino, lo que es peor aún, más duraderas en el tiempo. Como consecuencia, la verdad de lo que realmente sucedió se difumina rápidamente, y con ella desaparecen durante años sucesos y personas que –analizadas las evidencias con imparcialidad y honradez– habrían merecido un mayor reconocimiento. Este artículo versa sobre algunos de esos casos.

Antecedentes

La organización de la Dirección de Hidrografía tras 1898

Tras el desastre del 98, la conocida como Ley Ferrándiz⁴ acometió a partir de finales de los años diez del siglo pasado una profunda reorganización del Ministerio de Marina. Como consecuencia de su aplicación, las responsabilidades de la Dirección de Hidrografía se dispersaron en varios organismos, fragmentándose así, por primera vez desde su creación, el proceso de producción de las cartas náuticas. El Estado Mayor Central se hacía responsable del

(3) A modo de nota divulgativa, digamosque actualmente este mandato está materializado principalmente en las siguientes disposiciones legales: 1) RD 1545/2007, que regula el sistema cartográfico nacional y otorga al IHM las competencias de producción, formación y conservación de la cartografía náutica oficial de Estado, así como el registro de las líneas de costa, líneas de base recta y las delimitaciones marítimas una vez aprobadas por el Ministerio de Asuntos Exteriores; 2) RD 1071/2007, que regula el sistema geodésico de referencia oficial de España y asigna al IHM la determinación de la referencia altimétrica para la cartografía náutica oficial del Estado (el conocido cero hidrográfico).

(4) Ley de Reforma de la Marina de 7 de enero de 1908 (*Gaceta de Madrid* núm. 8, de 8 de enero).

programa de trabajos de las comisiones hidrográficas, y el Observatorio de Marina de San Fernando quedaba como responsable de establecer los procedimientos técnicos de las citadas comisiones. Finalmente, a la Dirección General de Navegación y Pesca, organismo de carácter civil, se le asignaron las funciones de grabado y publicación de «las cartas que se ordenen por el Estado Mayor, así como los derroteros y avisos a los navegantes, mientras otra cosa no se disponga, con el personal artista que hasta ahora desempeñaba este cometido en la Dirección de Hidrografía».

Este innovador modelo mixto y descentralizado no debió de ser buena idea, ya que ni duró demasiado tiempo ni dio buenos resultados. Por ello, en 1926 el ministro de Marina, Honorio Cornejo, ordenó nombrar una comisión encargada de proponer un proyecto de refundación de la Dirección, con el objetivo de paliar el notable retraso que sufría la hidrografía española. La comisión estuvo presidida por el capitán de navío León Herrero, ingeniero hidrógrafo y entonces director del Observatorio de Marina de San Fernando, y el resultado de sus trabajos fue la aprobación del real decreto 2115, de 7 de diciembre de 1927, por el que se reunificaron de nuevo los procesos técnicos, de grabado y publicación en un único organismo, denominado Servicio Hidrográfico de la Armada, que se integró como una sección dentro del Observatorio de Marina de San Fernando.

En todo lo relacionado con la hidrografía, el director del Observatorio quedaba a las «inmediatas y exclusivas órdenes» del jefe de Estado Mayor de la Armada. Del mismo modo, las comisiones hidrográficas –formadas esencialmente por los medios usados en los procesos de adquisición de datos, incluyendo buques– constituían un núcleo militar dependiente del Estado Mayor de la Armada, que se reservaba la competencia de formular el programa anual de trabajos «oyendo al Observatorio de Marina».

Pero esta nueva organización duró menos aún, al menos formalmente, ya que en noviembre de 1931 se aprobó la Ley de Reforma de la Marina Militar, que contenía profundos cambios en toda la Armada, entre los cuales se incluyó la vuelta a la fragmentación del Servicio Hidrográfico, básicamente en los mismos términos establecidos en la Ley Ferrándiz⁵. Pero por alguna misteriosa razón no se hizo caso, de modo que en lo concerniente a la hidrografía se impuso la fórmula medieval castellana «Obedézcase, pero no se cumpla», y

(5) Ley de 24 de noviembre de 1931 (*Gaceta de Madrid*, núm. 331, 27 de noviembre). La Ley Giral debería haberse llamado más justamente Ley Casares Quiroga, ya que transcribió con algunas modificaciones y elevó a rango de ley el decreto de 10 de julio de 1931, de organización de la Marina militar, firmado por este último (*Gaceta de Madrid*, núm. 199, 18 de julio de 1931). Más que reformista, era revisionista de toda la organización de la Armada y sus cambios alcanzaban prácticamente todos los aspectos, entre ellos la llamativa supresión del cuerpo de Infantería de Marina, con el principal objetivo declarado de reducir gastos. Uno de los cambios menores que incorporó la ley de noviembre respecto del decreto de julio fue precisamente la vuelta a la organización del Servicio Hidrográfico anterior a 1927, incomprensible aparentemente, ya que se había demostrado fracasada. Desconozco quién y desde qué puesto impulsó esta enmienda, no prevista en la primera redacción.

las funciones de grabado y publicación continuaron realizándose de facto en el Observatorio de Marina, sin asumirlas nunca más la Dirección General de Navegación y Pesca, tal y como de iure se establecía.

Finalmente, el ministro Rocha presentó el proyecto de ley de noviembre de 1934, de reorganización del Servicio Hidrográfico de la Armada⁶, que venía a dar carta de naturaleza a lo que se venía haciendo, volviendo de nuevo al modelo de 1927, que en la práctica nunca se había abandonado. Y así se llega a la Guerra Civil.

Las unidades hidrográficas antes de la contienda

A pesar de los más que meritorios trabajos realizados en la segunda mitad del siglo XIX por las tres Comisiones Hidrográficas de la Península, Filipinas y Antillas⁷ –tal vez acallados, como tantos otros hechos, por la visión desgraciada de nuestra historiografía marítima contemporánea, como señaló Enrique García Domingo⁸ –, lo cierto es que la hidrografía comenzó el siglo XX con medios muy precarios y un futuro incierto. El vapor *Urania*, un yate donado a la Armada por un particular⁹, era la única unidad asignada a la Comisión Hidrográfica, replegada ya únicamente en la Península tras la pérdida de los territorios de ultramar. Como a perro flaco todo son pulgas, el cierre de la Academia de Ampliación de Estudios de la Armada en 1901 supuso el abandono de los estudios de ingeniero hidrógrafo, que junto con los de artillería, ingeniería naval y astronomía se venían impartiendo desde su apertura en 1885.

Este sombrío comienzo de siglo se enderezó en cierta medida con la creación, en el año 1908, de la especialidad de hidrografía, que se impartiría a bordo del citado vapor *Urania*, lo que al menos logró mantener los conocimientos adquiridos durante el siglo XIX y evitó el total abandono de la técnica hidrográfica. Desde este barco se efectuaron los trabajos de actualización de la costa norte peninsular hasta 1915, y del sur y Levante hasta finales de 1924, año en el cual fue dado de baja y sustituido en la Comisión Hidrográfica por el ex yate real *Giralda*¹⁰. Se contó también a partir de los años veinte con dos pequeños vapores auxiliares, el *Cástor* y el *Póllux*, afectos primero

(6) Decreto de 24 de noviembre de 1934 (*Gaceta de Madrid*, núm. 332,28 de noviembre).

(7) En particular, los trabajos de comisiones hidrográficas de Filipinas, efectuados en difíciles condiciones en dos periodos –1835 a 1839, al mando del CF José María Halcón y, sobre todo, los de 1870 a 1885, al mando del CF Claudio Montero–, asombran todavía hoy por su cantidad y calidad técnica. Constituye uno de esos muchos ejemplos de que nuestros predecesores eran capaces de hacer cosas que en otros países ni se habrían planteado por considerarlas, no ya imprudentes, sino imposibles.

(8) GARCÍA DOMINGO, Enrique: «Historiografía sobre la Marina en el siglo XX», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 56, Madrid, 2008, p. 147.

(9) El *Urania* fue donado a la Armada a finales de 1896 por Francisco Recur y Solá, un potentado de la época que había sido oficial de la Marina de Guerra.

(10) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 287,22 de diciembre de 1924, p. 1740.

al *Urania* y luego al *Giralda*, que se usaron para los trabajos de aguas más someras.

Durante el primer cuarto del siglo XX, las sucesivas modificaciones organizativas, la falta de inversiones suficientes para ejecutar los programas propuestos y la escasez de plantilla fueron problemas presentes en toda la Marina de Guerra, lo que en ocasiones ralentizó los planes de reconstrucción y potenciación de los medios navales tras el desastre del 98. Tampoco ayudó la falta de unos objetivos marítimos bien definidos y mínimamente consensuados en el terreno político, consecuencia lógica de un periodo inestable y confuso.

No obstante, a partir de los años veinte se empezó a ver la luz con la decidida puesta en marcha de ambiciosos programas de construcción militar, pero que no incluyeron en sus inicios la apremiante renovación de la flota hidrográfica. Con esos mimbres no se podía esperar cesto bueno, y el balance 1900-1925 fue que la hidrografía se resintió notablemente, quedando considerablemente atrás en relación con el resto de las naciones.

El informe emitido por los representantes españoles en el Congreso Internacional de Mónaco el 26 de octubre de 1926 sacó a la luz ese retroceso, y a consecuencia de ello la Dirección de Hidrografía se reorganizó en 1927, como se ha comentado. Además, en los planes de la Armada se incluyó como objetivo prioritario la construcción de un buque, concebido desde su diseño para propósitos hidrográficos y dotado con los recién nacidos avances en radioposicionamiento y acústica submarina, que ya se venían utilizando por buques de otras naciones¹¹.

El primer gobierno de la Segunda República asumió la continuidad de los proyectos de construcción ya iniciados en la dictadura de Primo de Rivera, y sobre esa base, el segundo ministro de marina, José Giral, designó a una comisión de oficiales para que elaborara un informe crítico sobre la situación de la Armada. Las conclusiones de esa comisión marcaron los objetivos marítimos y el rumbo de todos los programas navales de la República, tema que ha sido recientemente tratado de forma muy detallada por el teniente coronel Adolfo Morales en una obra de imprescindible lectura para entender bien el contexto y la época, por lo que sobran más comentarios¹².

Felizmente para la hidrografía, la primera nueva construcción que se acometió en este periodo fue la del buque planero *Tofiño*, aprobándose para ello un crédito extraordinario de diez millones de pesetas, decreto que firmó el ministro de Hacienda, Indalecio Prieto, el 28 de julio de 1931¹³. Justo un año después se firmó el decreto de contratación con la Sociedad Española de Construcción Naval¹⁴, y finalmente la fecha de botadura del barco fue el 23 de

(11) ESTRADA, Rafael: «Los sondadores acústicos y ultraacústicos», *Revista General de Marina*, Madrid, mayo de 1925, 634-638.

(12) MORALES TRUEBA, pp. 370 ss.

(13) *Gaceta de Madrid*, núm. 216, 4 de agosto de 1931.

(14) *Gaceta de Madrid*, núm. 208, 26 de julio de 1932.



3°-54'-50" 35°-14'-20"

Abordo Málaga 31 de Marzo de 1936
El Jefe de la Comisión Hidrográfica
Federico Aznar

Imagen 1: Tarjeta del parcelario del puerto de Alhucemas y firma del CF Federico Aznar, a bordo del Tofiño, en Málaga. (Fuente: Archivo Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina)

agosto de 1933 en los astilleros de Ferrol¹⁵. Se entregó en julio de 1934¹⁶, y el 15 de octubre de ese mismo año fue nombrado comandante el capitán de fragata Federico Aznar Bárcena¹⁷.

El día 18 de julio de 1936, el capitán de fragata Aznar era el jefe de la Comisión Hidrográfica, que dirigía desde su puesto de comandante del *Tofiño*. La comisión tenía por entonces base habitual en Málaga, y se dispone de información documental sobre su actividad hasta meses antes del comienzo de la guerra¹⁸, pero trabajaba en Tánger y sus costas vecinas durante el verano¹⁹. Ese día en particular estaba efectuando trabajos a la altura de Larache. Desde el inicio del levantamiento hasta su dramático final en la contienda²⁰, el barco se mantuvo leal al Gobierno de la República, siempre bajo el mando del capitán de fragata Aznar. Al *Tofiño* se le dedica gran parte del siguiente epígrafe, ya que fue el centro de la articulación, organización y funcionamiento del Servicio Hidrográfico de la Armada republicana.

Por otro lado, en marzo de 1934, dentro del programa naval del ministro Rocha, se incluyó un segundo buque planero de la clase *Tofiño*—el futuro *Malaspina*—, con el objetivo de cubrir la necesidad de realizar el levantamiento de las costas del Sáhara español y los territorios e islas del golfo de Guinea en un plazo de diez años²¹. En julio de ese mismo año se autorizó su construcción, también en los astilleros de Ferrol²², pero pocos meses más tarde el Gobierno ordenó asignarla a los astilleros de Matagorda «para atenuar el paro obrero de la industria de construcción naval en la provincia de Cádiz»²³. El barco fue botado el 13 de septiembre de 1935²⁴, y al comienzo de la guerra se encontraba todavía en construcción en zona controlada por el bando alzado.

Por último, merece la pena mencionar en este apartado otro barco construido en el periodo de la Segunda República que, si bien no nació para tareas hidrográficas, tuvo mucha relación con ellas desde el principio y que, con el devenir del tiempo, también acabó sus días como buque planero de la flotilla hidrográfica. Se trata del *Ártabro*, un barco que fue concebido para formar

(15) *Diario Ahora*, núm. 840,23 de agosto de 1933, p. 10.

(16) MORALES TRUEBA, p. 377.

(17) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 235, 18 de octubre de 1934, p. 1353.

(18) Archivo Histórico del Instituto Hidrográfico de la Marina, «Carta esférica de la costa norte de Marruecos desde el Estrecho de Gibraltar hasta las islas Chafarinas, comprendiendo una parte de la costa de España», referencias AHIHM-0001 Dirección, AHIHM1197 Dirección y AHIHM -262- doc. 38, Cádiz, 1936.

(19) GASCA Y AZNAR.

(20) Como se explica más adelante, el *Tofiño* se hundió en el puerto de Barcelona en algún momento del mes de enero de 1939.

(21) Anteproyecto de Ley de Construcciones Navales, enero 1934.

(22) Decreto de 26 de julio de 1934, *Gaceta de Madrid*, núm. 209, 28 de julio.

(23) Decreto de 24 de noviembre de 1934, *Gaceta de Madrid*, núm. 332, 28 de noviembre.

(24) *Diario de Cádiz*, 13 de septiembre de 1935, disponible en https://www.diariodecadiz.es/efemerides/Botadura-buque-planero-Malaspina_0_405259512.html, acceso el 09/01/2020.

parte de la que se denominó «Expedición Iglesias», una campaña científica muy ambiciosa al Alto Amazonas cuyo autor fue el ferrolano Francisco Iglesias Brage²⁵, novelesco personaje, ingeniero militar, aventurero y pionero de la aviación. Se financió a través de un patronato de carácter público, articulado desde 1932, y podríamos decir que fue el proyecto marítimo-científico y humanístico más importante de todo el periodo de la Segunda República.

El barco, activo esencial del proyecto, se construyó en los astilleros valencianos de la Unión Naval de Levante y fue botado en febrero de 1935. Contaba con todos los adelantos tecnológicos de su tiempo: propulsión eléctrica –un auténtico precursor del *Hespérides*–, hangar con dos hidroaviones de alas plegables, capacidad tropical y polar, climatización, doble casco con proa reforzada, diseño especial para navegación en aguas fluviales, avanzados instrumentos de navegación, laboratorios, quirófano y moderno equipamiento científico para las cinco secciones de investigación que componían el proyecto (Cartografía, Ciencias Físicas, Ciencias Naturales, Medicina y Antropogeografía). Sin duda, una magna empresa, tal vez excesiva para un país con las posibilidades de la España de entonces.

La plantilla de este singular barco (algo más de 90 personas) se organizó de una forma parecida a la de un buque de investigación de hoy día; es decir, una parte científica, formada por el personal investigador, y otra con cuatro servicios auxiliares (Servicios de Barco, Transportes y Comunicaciones, Campamento y Sanidad, y finalmente Fotografía y Cine). El Gobierno la aprobó a finales de 1935, nombrando jefe de la expedición al capitán Iglesias y comandante del barco al capitán de corbeta (hidrógrafo) Luis González de Ubieta y González del Campillo, que además sería el jefe científico de la sección de cartografía²⁶. Embarcaron también dos hidrógrafos más: los alféreces de navío David Joaquín Gasca y Aznar y Manuel María de Carlos y Ortiz, que harían tareas tanto de oficiales de puente como en la sección de investigación de cartografía. Además, el alférez de navío Gasca, ingeniero hidrógrafo, ocuparía la jefatura científica de la sección de ciencias físicas, lo que da una idea del importante peso específico de los hidrógrafos en la campaña. Tanto los ya mencionados como el resto de militares participantes habían pasado a la situación administrativa de «destinado al servicio de otros ministerios».

Ya casi alistado en Sevilla para su salida, el Gobierno aplazó repentinamente el ambicioso proyecto en marzo de 1936 por falta de financiación, «ya que las actuales circunstancias de España..., obligan al Estado a prestar una mayor atención a los problemas de su reconstitución interior»²⁷. El barco se cedió al Ministerio de Marina, aunque su uso se reservaba al servicio de las entidades que realizaran los fines científicos que determinaron su construc-

(25) Biografía de la Real Academia de Historia, disponible en <http://dbe.rah.es/biografias/12672/francisco-iglesias-brage>, acceso el 01/12/2019.

(26) Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros de 22 de octubre de 1935, por la que se aprueban las normas a que debe ajustarse el personal de la Expedición Iglesias al Amazonas (*Gaceta de Madrid*, núm. 299, 26 de octubre).

(27) *Gaceta de Madrid*, núm. 87, 27 de marzo de 1936, p. 2440.

ción o, lo que es lo mismo, hasta decidir qué hacer con él en ese impasse. Los equipos de fotogrametría aérea—incluidos los hidroaviones—, así como los de gravimetría y magnetismo, se declararon propiedad del Instituto Geográfico, aunque permanecerían a bordo²⁸.

En esta situación, el *Ártabro* comenzó tránsito de Valencia a Cartagena, el 13 de julio de 1936, al mando del capitán de corbeta González de Ubieta, ya reincorporado al servicio activo de la Armada²⁹. Cinco días después le sorprendió el comienzo de la guerra atracado en el muelle de Santa Lucía de la ciudad departamental. Al igual que el *Tofiño*, el barco se mantuvo desde el inicio del lado del Gobierno de la República.

En resumen, y como síntesis de este epígrafe, el «orden de batalla hidrográfico» al inicio de la contienda fue el siguiente:

- el personal, la maquinaria, los documentos y las planchas necesarias para el grabado y publicación de cartografía náutica permanecieron en el Observatorio de San Fernando, al mando del capitán de navío León Herrero, donde triunfó el levantamiento;
- el buque planero *Tofiño* se encontraba el Larache durante los trabajos de verano habituales de la Comisión Hidrográfica, al mando del capitán de fragata Federico Aznar Bárcena. Se mantuvo fiel al Gobierno de la República;
- el buque planero *Malaspina* se encontraba en plena construcción en los astilleros de Matagorda de Cádiz, que quedaron bajo control del bando nacional, pero todavía sin capacidad de navegar;
- el buque de investigación *Ártabro* se encontraba atracado en Cartagena al mando del capitán de corbeta Luis González de Ubieta. Al igual que el *Tofiño*, se mantuvo fiel al Gobierno de la República.

La dualidad de los Servicios Hidrográficos durante la Guerra Civil

Participación del Ártabro y el Malaspina

Empezando por el *Ártabro*, solamente tres días después de comenzar la contienda el capitán de corbeta González de Ubieta fue nombrado comandante del crucero José Luis Díez, quedando el alférez de navío Gasca al mando. Recibió orden de alistarse en Cartagena para rendir servicios de buque hospital, y fue comisionado con ese cometido a Málaga, donde recaló el 31 de julio de 1936. El 7 de enero de 1937, el alférez de navío Gasca desembarcó para pasar destinado al buque planero *Tofiño*, atracado en esa fecha en el puerto de Cartagena³⁰. Sin embargo, el barco permaneció en Málaga hasta que su propia

(28) *Gaceta de Madrid*, núm. 34, 2 julio de 1936, p. 55.

(29) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 128, 5 de junio de 1936, p. 753.

(30) GASCA Y AZNAR.

dotación lo hundió el 7 de febrero, ante la inminente caída de la ciudad en manos del ejército franquista. Ya en poder del bando nacional, fue reflotado pocos días después –probablemente el 14 de febrero, fecha en que pasó a tercera situación–³¹.

El 16 de febrero, el Gobierno de Burgos nombró comandante al capitán de corbeta Francisco Fernández de la Puente³². No consta que el barco volviera a participar en ninguna actividad reseñable hasta abril de 1939, probablemente muy mermado de operatividad tras el hundimiento, así que ahí acabó la breve participación del *Ártabro* en el periodo de contienda.

En cuanto al *Malaspina*, ya se ha comentado que comenzó la guerra todavía en construcción en Cádiz, en manos del bando sublevado. No fue hasta el 21 de enero de 1937 cuando el Gobierno de Burgos nombró al primer comandante, el capitán de corbeta Rafael Fernández de Henestrosa y Salabert³³. El 1 de marzo de ese año pasó a tercera situación.

El uso que se le dio al barco desde 1937 a 1939 fue puramente militar con la denominación de «planero armado *Malaspina*». Desempeñó diversas misiones de patrulla y control del tráfico marítimo, sobre todo en el estrecho de Gibraltar. El 19 de noviembre de 1938 capturó el vapor letón *Everards*, así que al menos hasta esa fecha lo podemos situar en esa misma zona³⁴. A finales ese mismo año relevó a la motonave *Ciudad de Mahón* como transporte de guerra entre la Península y Guinea³⁵. No fue hasta terminada la guerra cuando se restablecieron los servicios de la Comisión Hidrográfica³⁶, quedando el *Malaspina* afecto a ella y «debiendo proceder a su total alistamiento apenas regrese a la Península».

Por tanto, la actividad cartográfica en el bando sublevado durante la guerra se limitó a la de los servicios de publicación de la Sección Cuarta del Observatorio de Marina, ya que por distintas razones no se destinó a tareas hidrográficas a ninguno de los dos barcos de los que dispuso a partir de marzo de 1937, el *Ártabro* y el *Malaspina*. No obstante, el hecho de contar con la capacidad de poder servir cartas a sus buques fue muy importante. No en vano esto obligó al bando republicano a articular una solución alternativa, ya que el hecho de no disponer de cartografía náutica limitaba lógicamente la

(31) BOE del Gobierno de Burgos, núm. 141, 10 de marzo de 1937.

(32) *Ibíd.*, núm. 123, 20 de febrero de 1937.

(33) *Ibíd.*, núm. 95, 23 de enero de 1937.

(34) RODRÍGUEZ BARRIENTOS, Manuel: «La Guerra Civil en Algeciras y su entorno geográfico», *Revista General de Marina*, Madrid, abril de 2010, p. 406.

(35) Díaz Lorenzo, Juan Carlos: «La vida marinera del buque Ciudad de Mahón (1931-1974)», accesible desde <https://www.puentedemando.com/la-vida-marinera-del-buque-ciudad-de-mahon-1931-1974/>, acceso el 13 de febrero de 2020. El *Ciudad de Mahón* era entonces un moderno barco de la empresa Trasmediterránea, que se había concebido para cubrir las líneas interinsulares en Canarias. Como curiosidad, comentaremos que al comienzo de la guerra fue requisado por las autoridades sublevadas y provisto de dos cañones, asignándole el mando al entonces teniente de navío Fernando Balén, también hidrógrafo, que llegaría a ser director del Instituto Hidrográfico tras la contienda.

(36) Orden de 22 de diciembre de 1939, BOE, núm. 361, 27 de diciembre, p. 7308.

operatividad de sus unidades navales. De esta necesidad nació el Servicio Hidrográfico de la Armada republicana, a bordo del *Tofiño*, como se explica a continuación.

La actividad del buque planero Tofiño: el Servicio Hidrográfico republicano

Dentro de la historia de la hidrografía en la Guerra Civil, el *Tofiño* merece epígrafe aparte, ya que sin duda fue el protagonista más relevante. Era un barco hidrógrafo muy moderno, recién entregado a la Armada y que se lucía con orgullo en el ámbito internacional³⁷.

En algún momento entre el 18 de julio y el 17 de agosto de 1936, el *Tofiño* se dirigió desde su zona de trabajos en Larache y recaló en Málaga. Esto se puede afirmar con certeza, porque en esta última fecha se celebró a bordo el consejo de guerra, presidido por el comandante Federico Aznar, contra los oficiales sublevados de los destructores Almirante Valdés, Lepanto, Sánchez Barcáiztegui y Churruca, que habían sido detenidos por sus dotaciones.

El barco permaneció en Málaga durante al menos el mes de septiembre, realizando funciones de apoyo administrativo y logístico para facilitar la percepción de haberes y alimentación de las clases de marinería, «con el fin de normalizar cuanto a manutención de personal de Marina que por diversas causas se encuentra en Málaga»³⁸.

Entre esa fecha y el mes de diciembre de 1936, el *Tofiño* recaló en Cartagena. El 17 de diciembre se firmó una orden ministerial de gran importancia jurídica en la historia de la hidrografía española, pues establece que «mientras duren las actuales circunstancias, el buque planero *Tofiño* desempeñará las funciones que anteriormente desempeñaba el Observatorio de Marina...», detallando a continuación las referidas funciones en siete artículos que describen esencialmente las de cualquier servicio hidrográfico, incluyendo (artículo 3) la de actuar como depósito de instrumentos náuticos para apoyar a los buques de la Armada republicana³⁹.

Por tanto, podemos establecer el 17 de diciembre de 1936 como la fecha de nacimiento del Servicio Hidrográfico de la Armada en la zona republicana, que convivirá en paralelo con las actividades de otro Servicio Hidrográfico –la sección cuarta del Observatorio de Marina–, por primera vez desde la creación de la Dirección de Hidrografía en 1797. Y además con el formalismo de su publicación en el Boletín Oficial: de hecho y de derecho.

(37) Prueba de ello es que en la Conferencia Oceanográfica Iberoamericana, celebrada en Madrid y Málaga a finales de abril de 1935, se reservó una ponencia específica para el comandante del *Tofiño*, en la que expuso las capacidades del barco ante un nutrido grupo de expertos de talla mundial, tanto iberoamericanos como invitados de EE.UU. y de varios países de Europa (diario *El Sol*, 21 abril 1935, p. 4, edición de Madrid).

(38) Orden del subsecretario de Defensa de 18 de septiembre de 1936, *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 198, p. 1.146.

(39) *Gaceta de la República*, núm. 354, 19 de diciembre de 1936, p. 1.040.

Días más tarde, el 23 de diciembre, el capitán de fragata Federico Aznar fue confirmado en el mando del *Tofiño*, nombramiento que firma Indalecio Prieto en Valencia atendiendo a la propuesta de la jefatura de la Base Naval Principal de Cartagena⁴⁰. Podemos decir que esta es, por tanto, la disposición legal que nombra formalmente al director del Servicio Hidrográfico de la Armada republicana.

Desconocemos muchos detalles de la actividad desarrollada por el *Tofiño* a lo largo de la guerra, pero sabemos lo suficiente para poder afirmar que cumplió activamente con sus cometidos como Servicio Hidrográfico. En relación con el apoyo cartográfico, el alférez de navío Gasca aporta una información muy valiosa. Estuvo destinado en el *Tofiño* desde el 7 de enero de 1937 hasta su nombramiento como comandante del destructor *Almirante Miranda* el 5 de abril de ese mismo año. Durante esos tres meses, el capitán de fragata Aznar le asignó el cometido de buscar cartas que estuvieran en buen estado a lo largo de la costa levantina, controlada por la República, ante la falta de existencias en los depósitos de venta al público, lo que según sus palabras crearía «graves dificultades» a la Flota republicana. Finalmente, encontró cartas en buen estado en un sindicato de la marina mercante en Barcelona, que «fueron reproducidas fotográficamente en unos talleres gráficos de Valencia»⁴¹.

En cuanto al servicio de avisos a los navegantes, desde el *Tofiño* se emitieron boletines de forma periódica durante todo 1937 y principios de 1938, hecho que está bien documentado ya que se publicaron en la *Gaceta de la República*, como venía siendo costumbre antes de la guerra.

En el otro bando, si bien es cierto que contaron desde el inicio con la gran ventaja de tener en su poder la capacidad de reproducción cartográfica, parece que se descuidaron algunos detalles técnicos. En este sentido, resulta interesante comparar los grupos de avisos de uno y otro lado. Se llega a la conclusión de que en el bando nacional se perdió la calidad de este servicio, y no así en el republicano, en el que se mantuvieron hasta el último momento los detalles metódicos que debe tener este producto. Se muestran a continuación dos imágenes que no necesitan mayor comentario ni especiales conocimientos náuticos para su juicio. El extracto del grupo de avisos del *Tofiño* que se muestra pertenece al publicado en la contienda por ese bando en la *Gaceta de la República* de 5 de febrero de 1938:

(40) *Gaceta de la República*, núm. 360,25 de diciembre de 1936, p. 1.106.

(41) GASCA Y AZNAR.

Considerando que aquél se ha tramitado reglamentariamente y que se han cumplido todos los requisitos legales.

Este Ministerio, de conformidad con el dictamen del Consejo de Estado, ha dispuesto declarar caducada dicha concesión.

Lo que digo a V. S. para su conocimiento, el del interesado y demás efectos".

Y desconociendo la vecindad y domicilio del interesado don Antonio Pellín Navarro, se le notifica por medio del presente edicto, a los consiguientes efectos.

Alcante, 1.º de Febrero de 1938. El Ingeniero Jefe, *Enrique Meléndez*.

AVISOS A LOS NAVEGANTES

Buque-Hidrógrafo "Tofiño" de la Flota Republicana

GRUPO 2

Avisos del número 15 al 23

Advertencia. — Las demoras son verdaderas contadas desde 0º a 360º a partir del N., en el sentido del movimiento de las agujas de un reloj. Las relativas a luces, incluso sus sectores de iluminación y de peligro se dan desde el mar, es decir, desde el buque; las demás desde el punto de referencia. Las longitudes se refieren al meridiano de Greenwich. Los alcances de las luces corresponden a tiempo claro ordinario. Las profundidades se refieren a la baja-

mar de sicigias equinocciales. Las altitudes se refieren al nivel medio del mar.

Al recibirse los Avisos, corrijanse los Planos, Cartas, Derroteros y Libro de Faros.

A bordo, Cartagena, 15 de Enero de 1938.—El Jefe del Servicio, *Federico Aznar*.

Se ruega a los navegantes, Autoridades de Marina, Jefes de Obras de Puertos y de Señales Marítimas, informen inmediatamente a este Servicio Hidrográfico de cualquier corrección que deba afectar a sus publicaciones, de cuantos peligros para la navegación tengan noticia, y de los proyectos de instalación, alteración o supresión de cualquier obra o señal marítima.

GRUPO NUMERO 2. — 15 DE ENERO DE 1938

I N D I C E

Aviso	Grupo	Costa	Localidad	Información
ESPAÑA. — Mar Mediterráneo				
15 (T)	2	E.	Santa Pola.	Nafragio a la deriva.
16	2	E.	Puerto de Castellón.	Modificación de fondos y Obras. (Anexo gráfico).
INGLATERRA. — Mar Mediterráneo. — Isla de Malta				
17	2		Punta Binghaisa.	Boyas retiradas.
FRANCIA. — Golfo de Vizcaya				
18	2	N.	Bahía de l'Arguenon.	Baliza restablecida.
19 (T)	2	W.	Le Croisic.	Luz modificada temporalmente.
ITALIA. — Mar Mediterráneo. — CERDEÑA				
20	2		Cap Sandalo.	Luz modificada.
GRECIA. — Mar Mediterráneo				
21	2	E.	Islote Phalconera.	Luz modificada.
TURQUIA. — Mar Egeo				
22	2	E.	Izmir (Smyrne).	Instrucciones para buques comercio
AFRICA. — Mar Mediterráneo. — TUNEZ				
23 (T)	2	N.	Ras Zira.	Boya luminosa encendida temporalmente.

<p>Número 15 (T) <i>Mar Mediterráneo, España</i> Costa E. Nafragio a la deriva. Subdelegación Marítima de Santa Pola. Situación: 37º 49' N. y 0º 28' W. (aproximada). Detalles: Al N. E. de Cabo de Palos, a unas 16 millas del mismo, han sido vistos en 27 de Diciembre a la deriva restos de un naufragio, emergiendo solamente uno de los palos que parece estar quemado. (Aviso número 15 (T), 15 de Enero de 1938).</p>	<p>Cartas afectadas: 712, 118 A, 158 A, 158 A y 800.</p>	<p>Cartas afectadas: 796, 836, 118 A y 69 B.</p>
<p>Número 16 <i>Mar Mediterráneo, España</i> Costa E. Servicio Hidrográfico. — Modificación de fondos y obras. Nombre y situación: 39º 58', 1 N. y 0º 1', 7 E. (aproximada). Detalles: La zona dragada en el puerto, está señalada en el gráfico anexo, asimismo las obras en proyecto y las ya construidas. (Aviso número 16, 15 de Enero de 1938).</p>		
<p>Número 17 <i>Mar Mediterráneo, Inglaterra</i> Isla de Malta Punta Binghaisa. — Boyas retiradas. (Avis aux Navigateurs núm. 3127 París, 1937). Situación: 39º 49' N. y 14º 34' E. (aproximada). Detalles: Las dos boyas que sirven de amarre para hidroaviones, fondeadas al sur del bajo fondo "Binghaisa", han sido retiradas.</p>		

Imagen 2: Grupo de avisos a los navegantes publicado en el Tofiño durante la guerra, firmado en Cartagena por el CF Federico Aznar el 15 de enero de 1938

Escudos	38.60
Peso moneda legal	2.65
Coronas checas	30.—
Coronas suecas	2.19
Coronas noruegas	2.14
Coronas danesas	1.90
DIVISAS LIBRES IMPORTADAS VOLUNTARIA Y DEFINITIVAMENTE	
Francos	35.—
Libras	53.05
Dólares	10.72
Francos suizos	245.40
Escudos	48.25
Peso moneda legal	3.30

¡Aviso a los Navegantes!

Se pone en conocimiento de todos los navegantes que como consecuencia de avería de las en el Faro Codeira éste dá los periodos de obscuridad en once segundos en vez de en dos segundos.

Burgos, 9 de marzo de 1938.—
II Año Triunfal.—El Secretario,
José M. de Rotzsché.

Anuncios particulares

BANCO DE BILBAO

MALAGA

Habiendo sido extraviados en poder del interesado, los resguardos de depósito de este Banco, a favor de don José Rodríguez Robles, que se detallan a continuación, se hace público, advirtiendo que, de no presentarse reclamación justificada en el término de 30 días, a contar de la fecha de la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial del Estado" y en un diario de Málaga, se extenderán nuevos resguardos a nombre del titular, sin responsabilidad por nuestra parte.

Número 31, comprensivo de pesetas nominales 30.000, en 60 Cédulas, 5 por 100 Banco Hipotecario de España, números 791.618, 810.171/229.

Número 32, comprensivo de pesetas nominales 50.000, en 100 Cédulas, 5 por 100 Banco Hipotecario de España, números 1.193.929/4.028.

Número 211, comprensivo de pesetas nominales 1.500, Deuda Amor-

tizable 3 por 100 1928, sin impuestos, en tres títulos, serie A, números 108.209/11.

Número 225, comprensivo de pesetas nominales 2.000, Deuda Amortizable, 3 por 100 1928, sin impuestos, en cuatro títulos, serie A, números 108.215/18.

Número 333, comprensivo de pesetas nominales 2.000, Deuda Amortizable 3 por 100 1928, sin impuestos, en cuatro títulos, serie A, números 108.208, 108.212/14.

Número 345, comprensivo de pesetas nominales 5.500, en 11 Cédulas Crédito Local del Banco de Crédito Local de España, 5,50 por 100, números 28.201/3, 28.257, 102.801/2.

Número 374, comprensivo de pesetas nominales 1.500, en tres Cédulas Crédito Local del Banco de Crédito Local de España, 5,50 por 100, números 102.803/4, 105.738.

Málaga, 25 de febrero de 1938.—
Banco de Bilbao (Sucursal de Málaga).—El Contador, Ramón Casado Blanco.

BANCO HERRERO

OVIEDO

Habiendo sido extraviados en poder del interesado los resguardos de depósito en este Banco a nombre de don Pedro Juan Cueto Llano, de Arriandias, que se detallan a continuación, se hace público, en cumplimiento de lo preceptuado en los artículos 12 y 17 de nuestros Estatutos sociales, advirtiendo que, de no presentarse reclamación justificada en el término de treinta días, a contar de la fecha de la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial del Estado" y en un diario de Oviedo, se procederá a extender duplicados de los mismos, sin responsabilidad por nuestra parte:

Número 6803, comprensivo de pesetas nominales 4.000, en 8 obligaciones 5 %, Sociedad Popular Ovetense, números 2481/38.

Número 6804, comprensivo de pesetas nominales 13.000, en 26 obligaciones 4 %, Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Asturias, números 6285/300-6701/20.

Número 6805, comprensivo de pesetas nominales 50.000, en Deuda Perpetua Interior al 4 %. Dos títulos números 31898/99, de la serie E, canjeados por los números 23479/90.

Número 8623, comprensivo de pesetas nominales 27.500, en Deuda Perpetua Interior al 4 %. Tres títulos serie C, números 85898/8 y uno serie D, número 9005, canjeados por los números 140633/5 de la serie C y 40657 de la serie D.

Número 16330, comprensivo de pesetas nominales 50.000, en Deuda Ferroviaria Amortizable del Estado 5 %. Diez títulos serie B, números 14444/53.

Número 29764, comprensivo de pesetas nominales 4.000, en 8 acciones preferentes 7 %, Compañía Telefónica Nacional de España, números 216530/1, 435325/6, 439837/90.

Número 37876, comprensivo de pesetas nominales 4.000, en 8 obligaciones 5 y medio por 100, Compañía Telefónica Nacional de España, números 91493/500.

Oviedo, 28 de febrero de 1938.—
II Año Triunfal.—Por el Banco Herrero, Director General, Antonio P. Hidalgo.

ANUNCIO DE LA SUCURSAL DE LA CAJA GENERAL DE DEPÓSITOS POR EXTRAVÍO DE UN RESGUARDO DE DEPÓSITO

Habiéndose extraviado el resguardo de la Caja de Depósitos, en concepto de "Necesario sin interés" número 43 de entrada y 14.334 de registro, que fué constituido en esta Sucursal el día 2 de marzo de 1937 por el Gobierno M. de Badajoz, y a su disposición, en expediente contra Juana Gallego, por atesoramiento de plata, y por valor de pesetas ocho mil cuarenta y cuatro con treinta y cinco céntimos, se previene a la persona en cuyo poder se halla, que lo presente en esta Sucursal de la Caja de Depósitos (Intervención), en la inteligencia de que están tomadas las precauciones oportunas para que no se entregue el referido Depósito sino a su legítimo dueño, quedando dicho resguardo sin ningún valor ni efecto transcurridos que sean dos meses desde la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial del Estado", de Burgos, y el "Boletín Oficial" de la provincia, sin haberlo presentado, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 36 del Reglamento de la Caja de Depósitos de 19 de noviembre de 1929.

Badajoz, a 8 de febrero de 1938.

Imagen 3: Aviso a los navegantes publicado en el Boletín Oficial de Burgos el 9 de marzo de 1938. Se aprecia cómo la diferencia formal con respecto al republicano es muy notable



Imagen 4: Tareas de preparación para el reflotamiento del Tofiño en el puerto de Barcelona. (Fuente: archivo histórico del Museu Marítim de Barcelona)

En algún momento a partir el 15 de enero de 1938 –fecha en la que, documentalmente, estaba en Cartagena, como acabamos de ver–, el barco recaló en Barcelona, donde fue hundido atracado en puerto frente a la Puerta de la Paz en alguno de los numerosos bombardeos que sufrió la ciudad desde febrero del 38 hasta que cayó, a finales de enero de 1939. El momento exacto del hundimiento no lo sabemos, y es un dato que no consta expresamente ni en los archivos del puerto de Barcelona ni en obras tan específicas y documentadas como las publicadas por Fernando Moreno de Alborán o Lino Pazos. Esto nos priva en principio de cerrar en una fecha concreta la historia del Servicio Hidrográfico republicano.

No obstante, lo podemos acotar de algún modo a partir de determinadas evidencias y haciendo alguna suposición. Consta que el 29 de diciembre de 1938 se destinó al *Tofiño* al auxiliar provisional de sanidad Carlos Crespo Gil⁴². Se concluye, por tanto, que el 29 de diciembre de 1938 el barco debía de seguir a flote.

Como las tropas franquistas entraron el 26 de enero en Barcelona, donde se encontraron, entre otros muchos barcos, al *Tofiño* volcado sobre su costado de estribor, el hundimiento debió de producirse en uno de los últimos bombardeos que la ciudad sufrió en enero de 1939, justo antes de su caída –concretamente, se registraron ataques los días 4, 8, 9, 16 y del 21 al 25 de enero–. Si damos por buena la hipótesis de que se hundió a consecuencia de un bombardeo, como parece que se constató en su posterior reflotamiento y reparación, podemos suponer que el final del Servicio Hidrográfico republicano se produjo en algún día indeterminado de esos nueve señalados del mes de enero de 1939.

(42) Orden número 26114 de la Sección de Sanidad, *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, núm. 343,29 de diciembre de 1938, p. 1448.

El destino final tras la contienda

El destino de los barcos y la creación del IHM

Como ya se ha comentado, el 22 de diciembre de 1939 se restablecieron los servicios de la Comisión Hidrográfica, quedando el *Malaspina* afecto a ella y con la misma dependencia de la sección cuarta del Observatorio de Marina establecida en la Ley de 1934.

El 30 de diciembre de 1943 se creó el Instituto Hidrográfico de la Marina en Cádiz, tal y como lo conocemos hoy, directamente dependiente del Estado Mayor de la Armada, con el objetivo de que le «permita una amplia acción en sus funciones relativas a Hidrografía y Navegación, sin las limitaciones que su situación como una Sección del Instituto y Observatorio de Marina de San Fernando inevitablemente le imponen»⁴³.

En cuanto al *Ártabro*, se le dieron diversas funciones de apoyo al finalizar la guerra, destacando su participación como plataforma de apoyo a la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques⁴⁴, o incluso su uso como residencia flotante para alojamiento de oficiales. En marzo de 1943 pasó a tercera situación, con la denominación –por vez primera– de buque planero *Ártabro*, vinculándose así a las actividades hidrográficas hasta el final de sus días. El 25 de julio de 1949 cambió su nombre por el de *Juan de la Cosa*, como contribución de la Armada a la celebración del quinto centenario del nacimiento del insigne cartógrafo⁴⁵. Causó baja en la Armada en 1973. Curiosamente, ese mismo año fallecía Francisco Iglesias Brage, su auténtico creador, quien andando el tiempo terminaría sus días jubilándose como subdirector de la compañía Iberia.

El *Malaspina* fue el único barco que a la finalización de la guerra estaba listo para efectuar trabajos hidrográficos. Hasta que se pudo contar de nuevo con el *Tofiño*, alojó la Escuela de Hidrografía y fue la unidad sobre la que pivotó el relanzamiento de los trabajos de sondas tras la contienda. Causó baja en la Armada en 1975, tras ser sustituido por el actual barco del mismo nombre, que dicho sea de paso también necesita ya un relevo urgente⁴⁶.

(43) Ley de 30 de diciembre de 1943, de creación del Instituto Hidrográfico de la Marina, BOE, núm.1,1 de enero 1944, p. 5.

(44) Organismo que se articuló tras la guerra para recuperar, en la medida de lo posible, los barcos hundidos que pudiesen ser todavía útiles.

(45) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 167, 28 de julio de 1949, p. 1140.

(46) Cuando se examinan las capacidades de las plataformas de las que disponen, no solamente los servicios hidrográficos de las naciones de nuestro entorno, sino de otras instituciones del Estado y de otros países menos desarrollados que el nuestro, se llega a la conclusión de que estamos de nuevo en una situación similar a la señalada en el informe emitido por los representantes españoles en el Congreso Internacional de Mónaco de 1926. Felizmente, ya existe por fin un programa para sustituir a las obsoletas unidades hidrográficas actuales, recientemente impulsado por la Armada.

En cuanto al *Tofiño*, fue reflotado en Barcelona por la Comisión de Salvamento de Buques. Los datos publicados en diversas fuentes no coinciden en cuanto a la fecha de reflotamiento. El primer barco reflotado por la Comisión en Barcelona fue el *Stancroft*, el 16 de agosto de 1939, y se cita al *Tofiño* en la lista de los inmediatamente posteriores⁴⁷. Juan Luis Coello, por su parte, la establece de una manera muy concreta el 23 de octubre de 1940⁴⁸.

Como quiera que sea, una vez reflotado se trasladó remolcado a Cartagena, aprobándose dos créditos para su reparación en 1942 y 1943, por un valor total de algo más de cuatro millones y medio de pesetas. La puesta a punto debió de ser compleja, ya que el barco no realizó sus primeras pruebas de mar hasta el 4 de octubre de 1946, pasando a tercera situación al año siguiente, nada menos que ocho años después de su hundimiento. Alojó durante sus años de servicio a la Escuela de Hidrografía, causando baja en 1975, cuando se entregó a la Armada el actual *Tofiño*.

Las biografías de los protagonistas en el Servicio Hidrográfico republicano

El papel de los tres marinos hidrógrafos del bando republicano mencionados en este artículo fue realmente destacado, no solo en relación con la organización del Servicio a bordo del *Tofiño*, sino también dentro de la propia flota republicana, como se expone a continuación.

El alférez de navío David Joaquín Gasca y Aznar nació en Zaragoza en 1909. En 1924 ingresó en la Escuela Naval de San Fernando, y salió en 1929. Desde 1932 a 1935 cursó los estudios y prácticas de especialista en hidrografía y de ingeniero hidrógrafo. Al terminar este periodo de formación pasó a depender del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes para incorporarse como dotación de la Expedición Iglesias al Amazonas, embarcando en el *Ártabro* en septiembre de 1935. Una vez comenzada la guerra, tras sus breves pasos por el *Ártabro* y el *Tofiño*, tomó el mando del destructor *Almirante Miranda* el 5 de abril de 1937, que mantuvo hasta el 29 de marzo de 1939 en Bizerta, cuando lo entregó al bando nacional en virtud del acuerdo Berard-Jordana.

Ascendió a teniente de navío el 11 de enero de 1937, y en 1938 le fue conferida la habilitación de capitán de fragata. Participó al mando del *Almirante Miranda* en varias misiones de guerra, destacando los combates navales de Cullera y Cherchell. Participó en la batalla de Cabo de Palos al mando del destructor *Lepanto* –provisionalmente, por avería del *Miranda*–, donde se produjo el hundimiento del crucero *Baleares*, posiblemente debido al impacto de los torpedos lanzados desde su barco.

Tras la entrega de la flota republicana, David Gasca permaneció exiliado en Túnez, donde trabajó como ingeniero topógrafo en explotaciones mineras y

(47) Autoridad portuaria de Barcelona.

(48) COELLO LILLO, p. 293.

como profesor de matemáticas y castellano. En 1969 se fue a vivir a Sanary-sur-Mer, en Francia, donde murió el 30 de abril de 1985 sin haber regresado de nuevo a España.

El capitán de corbeta Luis Felipe González de Ubieta y González del Campillo⁴⁹ nació en León en 1899, de familia oriunda de Vizcaya. Ingresó en la Escuela Naval de San Fernando en 1917, saliendo alférez de navío en 1922. Durante la guerra jugó un papel muy destacado en la flota republicana, asumiendo el mando del destructor *José Luis Díez*, primero, y del crucero *Miguel de Cervantes* después. Fue jefe del Estado Mayor de la Armada republicana y jefe de la Flota, periodo en el cual impuso disciplina y consiguió articular una mediana organización en una institución que estaba desmandada y descontrolada. Se hallaba al mando en la batalla de Cabo de Palos, acción por la cual el Gobierno le concedió la Placa Laureada de Madrid, máxima condecoración militar del bando republicano.

Cesó como jefe de la Flota a finales de 1938 y fue nombrado jefe de la isla de Menorca. En febrero de 1939 negoció la rendición de la isla al bando nacional a bordo del crucero inglés *Devonshire*, para evitar más derramamiento de sangre. Ese mismo barco le llevó a su primer destino en el exilio, en Marsella, de donde se trasladó a Estados Unidos, México, Canadá y Colombia. Trabajó, primero como oficial y luego como capitán, navegando en buques de navieras americanas y colombianas. A finales de 1950 era capitán del *Chiriqui*, una motonave de la Compañía de Navegación y Tierras Elliot S.A., de Barranquilla (Colombia). En esa fecha su buque naufragó en un temporal en aguas colombianas del Atlántico, muriendo con él al negarse a abandonarlo. Fue muy respetado por amigos y enemigos, dejando un gran recuerdo entre sus compañeros de ambos bandos.

El capitán de fragata Federico Aznar Bárcena nació en Vigo alrededor de 1885. Ingresó en la Escuela Naval Flotante, en la fragata *Asturias*, el año 1900 con el número uno de su promoción⁵⁰, siendo promovido a alférez de navío en 1906 con el número tres de su promoción⁵¹. Ese mismo año embarcó en el *Urania*, donde dos años más tarde comenzó los estudios de hidrografía en la recién creada escuela a bordo de ese vapor. Ascendió en 1913 a teniente de navío, empleo en el que estuvo embarcado en el yate real *Giralda*, en el cañonero *Lauria*, en los cruceros *Reina Regente* y *Río de la Plata*, de nuevo en el vapor *Urania* y, finalmente, como segundo comandante del contratorpedero *Bustamante*. En ese mismo empleo fue ayudante personal del ministro Augusto Miranda⁵². Destacan también en este periodo la Medalla al Mérito Naval que se le concedió por los levantamientos de los planos de los levantamientos de la bahía de Corisco y Río Muni en Guinea, y la Medalla

(49) Datos extraídos de la web de la Real Academia de Historia, biografía firmada por Hermenegildo Franco Castañón, disponible desde <http://dbe.rah.es/biografias/72862/luis-felipe-gonzalez-de-ubieta-y-gonzalez-del-campillo>, acceso el día 3 de noviembre de 2019.

(50) *Boletín Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 86, 2 de agosto de 1900, p. 842.

(51) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 127, 17 de septiembre de 1906, p. 782.

(52) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 38, 16 de febrero de 1916, p. 245.

de África, concedidas ambas mientras se encontraba embarcado en el cañonero *Lauria*.

En noviembre de 1920 comenzó el curso de ingeniero radiotelegrafista en la Escuela Superior de Electricidad de París –curso de gran prestigio entonces–, finalizándolo en julio de 1921. Durante su estancia ascendió a capitán de corbeta, empleo en el cual desempeñó diversos destinos y comisiones relacionados con esta nueva especialización. Entre los primeros cabe destacar el de jefe de la Estación Radio de Ciudad Lineal y el de jefe de los Servicios de Radiotelegrafía del Ministerio de Marina; entre las segundas, encabezó en 1923 la comisión encargada del estudio del emplazamiento de las estaciones radiogoniométricas en la costa de Galicia. Asimismo, fue vocal primero y vicepresidente después, de la Junta Técnica Inspector de Radiocomunicación⁵³, organismo interministerial a través del que participó en las reuniones de Praga y Lausana para el reparto de frecuencias radio en Europa⁵⁴.

En cuanto a destinos de embarque en el empleo de capitán de corbeta, fue tercer comandante del crucero *Méndez Núñez* y ejerció el mando del buque de salvamento de submarinos *Kanguro*.

Ascendió a capitán de fragata recién comenzado el periodo republicano⁵⁵. En ese empleo destacan los destinos como jefe de los Servicios Hidrográficos de Madrid y jefe de comunicaciones del Estado Mayor de la Armada, ambos conferidos durante el año 1932. A esas alturas no había abandonado la actividad hidrográfica práctica, como demuestra el hecho de que dirigiera una exploración de un bajo llevada a cabo a bordo del cañonero Dato en las inmediaciones del puerto de La Coruña⁵⁶, o que se le ordenara efectuar un informe para definir el sistema de propulsión más adecuado para el nuevo planero *Tofiño*⁵⁷.

En cuanto a destinos de embarque como capitán de fragata, fue segundo comandante del crucero *Miguel de Cervantes*⁵⁸. El 31 de octubre de 1933 se le nombra comandante del buque escuela *Galatea*⁵⁹, cuyo mando toma el 17 de noviembre de ese mismo año⁶⁰. Finalmente, el 15 de octubre de 1934 fue nombrado comandante del *Tofiño*, recién entregado a la Armada.

Respecto a su carrera militar a partir del comienzo de la Guerra Civil, ascendió a capitán de navío el 16 de diciembre de 1937⁶¹, ascenso que no fue reconocido por el bando ganador al final de la contienda.

(53) RO circular núm. 2287, de 30 de noviembre de 1928, *Gaceta de Madrid*, núm. 337,2 de diciembre, p. 1427.

(54) El papel de los representantes españoles en la Conferencia de Praga, entre los que se destacaba el capitán de fragata Aznar, fue muy notable y obtuvieron el reconocimiento internacional a un cuadro de frecuencias y potencias asignado a España muy ventajoso (Montoro, p. 125).

(55) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 101, 8 de mayo de 1931, p. 739.

(56) *Ibidem*, núm. 160, 8 de julio de 1932, p. 1163.

(57) *Ibidem*, núm. 39, 17 de febrero, p. 273.

(58) *Ibidem*, núm. 39, 16 de febrero de 1933, p. 306.

(59) *Ibidem* núm. 253, 31 de octubre, p. 2170.

(60) *Ibidem*, núm. 33, 8 de febrero de 1934, p. 218.

(61) *Diario Oficial del Ministerio de Defensa Nacional*, núm. 312, 29 de diciembre de 1937, p. 651.

Terminada la guerra, fue condenado a prisión, causando baja en la Armada como accesoria a la pena impuesta «con pérdida de todos los honores y derechos adquiridos en el servicio del Estado»⁶². El 18 de julio de 1941 se le conmutó la pena que le faltaba por cumplir por la de confinamiento⁶³. En 1962 se le reconoció una pensión como capitán de fragata retirado, a percibir desde el 1 de enero de ese año⁶⁴. Falleció en Madrid el día 6 de marzo de 1965⁶⁵.

Conclusiones

Durante la Guerra Civil convivieron dos servicios hidrográficos con sus correspondientes Directores oficialmente nombrados, uno en el Observatorio de Marina de San Fernando y el otro a bordo del planero *Tofiño*. Esta situación, sin precedentes en la historia de la cartografía náutica española, se mantuvo prácticamente hasta el final de la contienda.

Es difícil aquilatar hasta qué punto la flota republicana se vio limitada en sus actuaciones iniciales por falta de cartas de navegación, si así fue, y cuáles fueron en concreto las «graves dificultades» apuntadas por el alférez de navío David Gasca, que sin duda debía conocer bien y de primera mano. Este es uno de los aspectos de la Guerra Civil en la mar que no se ha estudiado con detenimiento. Lo cierto es que el bando republicano tuvo que tomar medidas organizativas para limitarlas, de lo que resultó que el planero *Tofiño* fuera la única unidad dedicada en exclusiva a actividades hidrográficas durante prácticamente toda la guerra; y es lógico que así fuera, puesto que a nadie se le escapa que navegar con seguridad es una capacidad operativa imprescindible, un prólogo necesario tanto para las operaciones navales de superficie como submarinas.

El capitán de fragata Federico Aznar Bárcena, primer comandante del *Tofiño*, fue a todos los efectos el director del Servicio Hidrográfico de la Armada republicana durante la Guerra Civil; concretamente, entre el 23 de diciembre de 1936 y algún día de enero de 1939. Forma, por tanto, parte de la larga lista de directores de la Dirección de Hidrografía, que arranca en 1797.

Bibliografía

- AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA: *Memoria 1935-1942 de la Junta de Obras*, Sobrinos de López Robert y Cía, Barcelona, 1942, accesible desde http://www.portdebarcelona.cat/es_ES/web/port-del-ciudadana/archivo-historico, acceso 25 de octubre de 2019
- COELLO LILLO, Juan Luis: *Buques de la Armada española. Los años de la postguerra*. Aqualarga Editores S.L., Madrid, 2000.

(62) Orden de 7 de enero de 1940 del Ministerio de Marina, BOE núm. 44, 13 de febrero de 1940, p. 1105.

(63) Decreto de 18 de julio de 1941, BOE núm. 199, 18 de julio de 1941, p. 5365.

(64) *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 100, 2 de mayo de 1962, p. 845

(65) Esquela publicada en el diario *Abc* (Madrid) de 9 de marzo de 1965, p. 81

- GASCA Y AZNAR, David: «Breve historia de mi vida» (11 folios mecanografiados), Archivo de la Sociedad de Estudios Vascos, 1975, disponible en <http://www.euskotikaskuntza.eus/PDFFondo/iruj/4146.pdf>, acceso 10 de septiembre de 2019.
- MONTORO, Ignacio: *Libertad de expresión e intervención estatal en la génesis de la radiodifusión española*, Dykinson, Madrid, 2017.
- MORALES TRUEBA, Adolfo: LA MARINA DE GUERRA DE LA SEGUNDA REPÚBLICA, Actas, San Sebastián de los Reyes, 2018.
- MORENO DE ALBORÁN Y REYNA, Fernando: *Cartografía y buques hidrógrafos de la Armada española*, Ediciones Bazán, Madrid, 1984. PAZOS PERÉZ, Lino J.: *Buques hundidos o dañados seriamente durante la guerra civil española, 1936-1939*, Damaré Ediciones, Pontevedra, 2011.

BERNARDINO DE LUGO (1590-1626): LA TRAGEDIA DE UN ALMIRANTE-EMPRESARIO DE LA CARRERA DE INDIAS

Esteban MIRA CABALLOS
Academia Dominicana de la Historia
Recibido 1/07/2020 Aceptado 11/08/2020

Resumen

Sobre la vida de Bernardino de Lugo, almirante de las armadas de la Carrera de Indias, apenas disponíamos de algunas referencias muy vagas e imprecisas en la historiografía local, así como en algunos trabajos globales de historia naval. En este artículo arrojamos luz sobre la vida y la carrera militar de un personaje que resulta verdaderamente paradigmático de lo que era un mando de la armada durante el imperio de los Habsburgo en el primer tercio del siglo XVII.

Su final fue trágico, como el de muchos de los grandes marinos de su tiempo, pues una tormenta hundió su galeón, pereciendo ahogado y en la ruina. Desgraciadamente, este tipo de siniestro era tan frecuente que ni siquiera fue noticia en su tiempo, por lo que pasó prácticamente desapercibido para los anales de la historia.

Palabras clave: Bernardino de Lugo, Armada española, almirante, siglo XVII, imperio Habsburgo.

Abstract

On the life of Admiral Bernardino de Lugo, we barely had some very vague and imprecise references. In this article we shed light on the biography and military career of an admiral / businessman who is truly paradigmatic of what a command of the Habsburg army was like in the first third of the 17th century.

His end was tragic, like many of the great sailors of his time, as a storm sank his galleon, drowning and ruin. Unfortunately, this type of accident was so frequent that it did not even make the news in its time, so it went practically unnoticed in the annals of history.

Key words: Bernardino de Lugo, Spanish Navy, Admiral, 17th century, Habsburg Empire.

EN la edad moderna, especialmente en los siglos XVI y XVII, la alta jerarquía de mando estuvo vinculada a la nobleza. Desde la Edad Media existía una creencia generalizada en que una persona de linaje estaba mucho más predispuesta a dejar su vida en defensa de su propia honra y de la Corona, afrontando bizarramente las adversidades¹. Bernardino de Lugo pertenecía a una familia hidalga vinculada a diversos cargos militares de la localidad sevillana de Carmona. Así que desde muy joven comenzó su carrera militar como soldado o alférez, ascendiendo de manera fulgurante a capitán del Tercio de Infantería de Marina y, sucesivamente, a capitán de galeón y a almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera.

Sus orígenes

Hemos podido conocer con detalle su ascendencia por pertenecer a una familia linajuda que ha dejado bastante rastro documental. Hemos estudiado con detenimiento el expediente para su ingreso en la Orden de Santiago, conservado en los repositorios del Archivo Histórico Nacional, que dio comienzo en 1618 y culminó con su concesión el 8 de febrero de 1620². En dicho procedimiento se practicaron, como era preceptivo, dos extensos interrogatorios, uno en la localidad de La Orotava, pues su abuela paterna procedía de la Laguna, en Tenerife, y otro en Carmona de donde era originaria casi la totalidad de su estirpe. El 25 de noviembre de 1618 se presentaron en Carmona Juan Alonso de Villavicencio, caballero santiaguista, natural y

(1) GOODMAN, David: *El poderío naval español. Historia de la armada española en el siglo XVII*. Península, Barcelona, 2001, p. 313.

(2) Archivo Histórico Nacional (AHN), Órdenes Militares (OM), Santiago, exp. 4.672, Expediente de concesión del hábito de Santiago a Bernardino de Lugo y Navarro, 1618-1620.

vecino de Jerez de la Frontera, y el licenciado Pedro Guerrero Durán, religioso de dicho hábito, e interrogaron nada menos que a 31 testigos de todas las condiciones sociales³.

Resulta curioso el valor relativo que se daba a la edad en esta época. De los entrevistados en 1618, un total de 17 dijeron que tenía unos 22 años, otros 11 que 25 años, uno que 23 y otro que 24, situando su nacimiento entre 1593 y 1596⁴. Pues bien, ninguno acertó pues consta su partida de bautismo en la iglesia prioral de Santa María fechada en 1590, hijo legítimo de don Pedro de Lugo y Navarro y de Inés Melgarejo Méndez de Sotomayor, ambos naturales de Carmona y vecinos en la collación de Santa María⁵. Su progenitor era alcalde mayor perpetuo de la villa, hijo a su vez de Pedro Núñez Navarro, natural de Carmona, y de doña Elvira de Lugo, natural de La Laguna, en la isla de Tenerife. La alcaldía mayor de la villa era desde el siglo XV más honorífica que efectiva, pero daba a sus titulares el derecho a percibir un salario y, lo más importante, a participar en los cabildos con voz y voto⁶.

Su madre, Inés Melgarejo Méndez de Sotomayor, era hija de Juan Páez Cansino y de María de Mendoza y pertenecía asimismo a la aristocracia local. Se había casado en primeras nupcias con Diego Rodríguez de Barrientos y Villafuerte, con quien tuvo al menos un hijo: Juan de Barrientos y Villafuerte, alguacil mayor perpetuo de Carmona⁷. En la información para su ingreso en la orden santiaguista se puso especial atención en dos de los apellidos maternos, los Cansino y los Sotomayor, porque en Sevilla había personas de estos linajes vinculadas al mundo converso. Sin embargo, todos los testigos fueron unánimes al decir que los Cansino de Carmona no tenían vínculos con los de la capital hispalense, siendo un apellido «muy noble» de la localidad⁸. Y no les faltaba razón, pues esta familia descendía de Pedro Hernández Cansino, uno de los caballeros que llegaron a la villa en la reconquista por parte de Fernando III el Santo⁹.

(3) Entre ellos había religiosos, regidores, escribanos, labradores y «hombres honrados que viven de su hacienda». Y, además, los había de seis de las siete collaciones, a saber: Santa María, San Blas, Santiago, El Salvador, San Felipe y San Pedro.

(4) AHN, OM, Santiago, exp. 4672, Expediente de concesión del hábito de Santiago a Bernardino de Lugo y Navarro, 1618-1620.

(5) Archivo Parroquial de Santa María, Libro de Bautizos 3 (1582-1599), f. 91r.

(6) Después de la creación del cargo de corregidor, el oficio se volvió poco más que honorífico, y tan solo ejercían la justicia cuando por circunstancias diversas se ausentaba el corregidor. GONZÁLEZ JIMÉNEZ, Manuel: *Carmona medieval*, Fundación José Manuel Lara, Sevilla, 2006, p. 107.

(7) APC, Alonso Núñez 1653, ff. 93r-100r, Testamento de Juan de Barrientos y Villafuerte, alguacil mayor de Carmona, y hermano de Pedro de Lugo, Carmona, 4 de febrero de 1653.

(8) Los testigos declararon que el hermano de su Juan Páez Cansino era el capitán Sancho Caro Cansino, regidor de Carmona, que tuvo un hijo del hábito de San Juan, llamado Juan de Casaus. Incluso se inserta el testamento de Sancho Caro, fechado en Carmona el 7 de noviembre de 1556. Expediente de concesión del hábito de Santiago a Bernardino de Lugo y Navarro, 1618-1620. AHN, OM, Santiago, exp. 4.672.

(9) FERNÁNDEZ Y LÓPEZ, Manuel: *Historia de la ciudad de Carmona. Desde los tiempos más remotos hasta el reinado de Carlos I*, Imprenta de Gironés y Orduña, Sevilla, 1886, p. 369.

Genealogía del almirante Bernardino de Lugo. (AHN, Órdenes Militares, Santiago, exp. 4672)

Genealogía del almirante Bernardino de Lugo. (AHN, Órdenes Militares, Santiago, exp. 4672)

En cuanto a los Sotomayor, también aclararon que no tenían parentesco con los de Sevilla, más allá de un Juan Gutiérrez de Sotomayor, que era veinticuatro del concejo y que además simultaneaba los cargos de alguacil mayor y de alcalde mayor perpetuo de la entonces villa de Carmona¹⁰. Algunos

(10) Históricamente, hubo dos alcaldías mayores perpetuas. La primera la ostentó García Méndez de Sotomayor (1450-1465) y sus descendientes, Juan Gutiérrez de Sotomayor (1465-1478), Gutierre Méndez de Sotomayor (1478-1488) y Leonís Méndez de Sotomayor (1488-?); la segunda, Pedro de Sotomayor (1450-1477) y Gonzalo Gómez de Sotomayor (1477-1481), pasando luego a otra familia. GONZÁLEZ JIMÉNEZ: *ob. cit.*, pp. 107-108. Finalmente recaería en Pedro de Lugo, padre de Bernardino de Lugo, quien al menos figura como alcalde mayor perpetuo dese 1606.

miembros de la familia también habían sido alcaldes de los alcázares de la localidad antes, por supuesto, de la concesión de la alcaidía perpetua a don Fadrique Enríquez de Ribera y a sus sucesores¹¹. Por todo ello, no tiene nada de particular que varios de los declarantes manifestara que era *uno de los mejores* apellidos de la villa¹². Por cierto, llama la atención que no formularan ni una sola pregunta sobre el primer apellido de su madre, Melgarejo, que tenía bastante menos envidia que los Lugo, los Cansino y los Méndez de Sotomayor.

La villa de Carmona en la que vivió su infancia y juventud Bernardino de Guzmán era uno de los núcleos más poblados del reino de Sevilla, pues rondaba los 2.000 vecinos, unas 8.000 o 9.000 personas, siendo el barrio más populoso el del arrabal o de San Pedro¹³. Una agrovilla dominada ampliamente por el monocultivo de cereal, una situación que se ha mantenido invariable hasta nuestros días¹⁴. También había algunos viñedos –muy pocos– y una buena extensión de olivar, aunque ocupaba menos del 10 por 100 de las tierras fértiles. De hecho, la expansión del olivar en la localidad fue progresiva a raíz del descubrimiento de América. Hubo una proliferación de las haciendas y de las almazaras, distribuidas dentro y fuera del núcleo urbano. Una parte del cereal y del aceite con que se abastecían las flotas y armadas de la Carrera de Indias procedían en buena medida de la fertilísima vega de Carmona. En el primer tercio del siglo XVII, un erudito local, el padre Arellano, decía que se producía en Carmona mucho aceite, «el cual se lleva para la provisión de las armadas y para embarcación de Indias...»¹⁵

Asimismo, la Vega proporcionaba queso, lana, espárragos, cardos, alcachofas, alcauciles, palmitos y leña, lo que permitía completar la dieta de los más humildes¹⁶. Y la producción era de tal magnitud que el diezmo anual que se abonaba a la Iglesia rondaba las 78.000 fanegas. Junto a las tierras dedicadas a la agricultura, existía una gran extensión de dehesa, en la que pastaba una

(11) Entre ellos, Lope Méndez de Sotomayor, Gonzalo Gómez de Sotomayor, Gómez Méndez de Sotomayor y Gutierre Méndez de Sotomayor. FERNÁNDEZ Y LÓPEZ: ob. cit., pp. 49 y 301-302. Pero, desde el 29 de abril de 1558, el cargo quedó vinculado a perpetuidad a los Enrique de Ribera. Concesión de la alcaidía a perpetuidad de los alcázares de Carmona a don Fadrique Enríquez de Ribera y sus descendientes, Bruselas, 29 de abril de 1558. AGS, Cámara de Castilla-Diversos 26, doc. 1.

(12) Así lo declaró, por ejemplo, el licenciado Rodrigo Bustillo, clérigo presbítero, capellán de la iglesia parroquial de Santa María. AHN, OM, Santiago, exp. 4672.

(13) El censo de millones de 1590 fijó un total de 1.807 vecinos, más algo más de cien pobres de solemnidad. Sin embargo, es seguro que el concejo lo estimó a la baja, porque era sabedor del objetivo: fijar una derrama de varios millones de ducados para reconstruir la armada perdida en Inglaterra. AGS, Patronato Real, leg. 83, doc. 155.

(14) CARPIO ELÍAS, Juan: «El espacio agrario sevillano de los siglos XVI y XVII», *Archivo Hispalense* XCIX, núms. 300-302, Sevilla, 2016, p. 61; CRUZ VILLALÓN, Josefina: *Propiedad y uso de la tierra en la Baja Andalucía. Carmona, siglos XVIII-XX*, Ministerio de Agricultura, Madrid, 1980, p. 56.

(15) *Ibidem*.

(16) ARELLANO, Juan Salvador Baptista: *Antigüedades y excelencias de la villa de Carmona. Y compendio de Historias*, Simón Fajardo, Sevilla, 1628, f. 69r.

amplia cabaña fundamentalmente ovina, aunque no faltaba la vacuna, porcina, caprina y equina.

De capitán de infantería a almirante

Por su ascendencia nobiliaria y por la tradición castrense de su familia, los vástagos del capitán Pedro de Lugo se vieron casi predestinados a hacer carrera militar. El mayor de los tres hermanos, se quedó con la alcaldía mayor perpetua, mientras que sus dos hermanos restantes tuvieron que buscarse la vida fuera de su villa natal: Bernardino se decantaría, como veremos, por servir en las armadas de Indias, mientras que su hermano Pedro de Lugo, nacido un año antes, es decir, en 1589, lo hizo en tierra, llegando a desempeñar durante varios años el cargo de gobernador de Paraguay¹⁷. La tragedia se cebó con ambos hermanos pues los dos murieron en el océano, uno en 1626 y otro 16 años después, es decir, en 1642.

No tenemos noticias sobre sus primeros años, pero suponemos que haría lo que otros jóvenes de su estatus social, aprendiendo primeras letras y ejercitándose en el arte de la guerra. En este sentido, Alonso Gutiérrez Castroverde declaró en el interrogatorio para su ingreso en la Orden de Santiago que vio al solicitante estar en posesión de caballos y «andar con ellos»¹⁸. Dado que para ser nombrado capitán del Tercio de Infantería por el Consejo de Guerra se requería haber servido diez años como soldado o tres como alférez, resulta obvio que debió empezar su carrera militar desde muy joven¹⁹. Además, para acceder a la capitanía se solía requerir una edad en torno a los treinta años y preferentemente ser soltero, para dar ejemplo a sus hombres, requisitos que cumplía el carmonense²⁰. Desde 1616 figura como capitán de infantería en la Armada de la Guarda de la Carrera, acompañando a los Galeones de Tierra Firme o a los Galeones de la Plata.

Como es bien sabido, todos los buques que hacían la Carrera de Indias tenían que estar adecuadamente armados, aunque fuesen mercantes, mientras que los de escolta debían llevar además tropas de infantería bien equipadas con ballestas, arcabuces y picas²¹. Sin embargo, el cuerpo de infantería de

(17) DURÁN ESTRAGO, Margarita: «Pedro de Lugo», en <http://dbe.rah.es/biografias/41770/pedro-de-lugo-y-navarra> (consulta del 16 de junio de 2020). Por cierto, en este artículo se ignoraba la fecha de nacimiento del gobernador de Paraguay (1589), que nosotros hemos consultado en los índices de los libros de bautismo de la parroquia de Santa María de Carmona, Libro de Bautizos 3 (1582-1599), f. 80r.

(18) AHN, OM, Santiago, exp. 4672, Declaración de Alonso Gutiérrez Castroverde, vecino de Carmona en la collación de San Felipe, 1618.

(19) PI CORRALES, Magdalena de Pazzis: *Tercios del Mar. Historia de la primera Infantería de Marina española*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, pp. 154-155.

(20) *Ibidem*.

(21) RAHN PHILLIPS, Carla: «Guerra en el mar. Tecnología y armamento en el mundo atlántico», en O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, H. (dir.): *Historia militar de España III-I*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2012, p. 274.

marina se configuró como tal a partir de 1610 con la creación del Tercio de la Carrera de Indias²². La infantería se encargaba de proteger los convoyes y, en caso necesario, de realizar intervenciones rápidas en tierra contra los enemigos del Imperio²³. Como capitán de uno de los Tercios de Infantería de los galeones de la Armada sirvió durante los años comprendidos entre 1616 y 1619, estando a cargo de una de las dos compañías de soldados embarcadas.

Desde 1620 ascendió en el escalafón, siendo nombrado almirante de la Armada de los Galeones de Tierra Firme. Los altos mandos navales, especialmente los generales y los almirantes, pero también los capitanes, eran cuidadosamente seleccionados por la Corona. La mayor parte de ellos eran como mínimo miembros de la baja nobleza o disponían de un hábito de alguna Orden Militar²⁴. No hacía falta que tuviese conocimientos náuticos o experiencia naval, lo realmente importante es que fuesen «personas de calidad», lo que garantizaba, como ya dijimos, que se dejarían la vida en el cumplimiento de sus obligaciones²⁵. Conocemos muchos casos de capitanes de galeones, almirantes e incluso generales de armada que no tuvieron experiencia náutica previa, algo que ya denunció como perjudicial el duque de Medina Sidonia, en una carta dirigida al rey en 1623²⁶. Eso sí, en caso de concurrencia de varios aspirantes linajudos, siempre se seleccionaba a aquel que acreditase experiencia nava²⁷.

Concretamente, muchos capitanes del arma de infantería accedieron a los altos mandos de las armadas, pese a las protestas de los marinos. Por ejemplo, Fernando de Sosa Suárez pasó por todos los cargos militares: soldado, sargento, alférez, capitán del mar y finalmente capitán general de diversas flotas y armadas²⁸. El propio Tomás de Larraspuru, que viajó varias veces como general de la armada en la que sirvió el carmonense, empezó su carrera como soldado en el Milanésado, pasando a ser cabo y sargento en la Armada del Mar Océano y, desde 1608, almirante de la Flota de Nueva España²⁹.

(22) SERRANO MANGAS, Fernando: *Armadas y Flotas de la Plata (1620-1648)*, Banco de España, Madrid, 1989, p. 230.

(23) HARING, Clarence H.: *Comercio y navegación entre España y las Indias*, Fondo de Cultura Económica, México, 1979, pp. 273-274; PI CORRALES: *ob.cit.*, p. 287.

(24) Juan Gutiérrez de Garibay, que llegó a alcanzar la capitanía general de las flotas de Indias y de diversas armadas, no tenía ningún título nobiliario y su familia no pasaba de hidalga y cristiana vieja. Ya, al final de su vida, en 1608, se le otorgó un hábito de Santiago, en reconocimiento de sus muchos servicios. RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín R.: *Señores del mar. Los grandes y olvidados capitanes de la Real Armada*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2018, pp. 91-107.

(25) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «Defensa militar de los reinos de Indias. Función militar de las flotas de Indias», en ÍDEM (dir.): *Historia militar de España III-I*, p. 92.

(26) Archivo General de Indias (AGI), Indiferente General 1869, Carta del duque de Medina Sidonia a Su Majestad, Sanlúcar de Barrameda, 5 de febrero de 1623.

(27) En 1536 se eligió como capitán general de la Armada Guardacostas a Sancho de Herrera, argumentando que, aunque todos los candidatos eran de linaje, este había desempeñado ya el cargo y poseía experiencia. AGI, Indiferente General 1962, L.4, ff. 79r-80r, Real Cédula a Suárez de Carvajal, Madrid, 21 de abril de 1536.

(28) GOODMAN : *ob. cit.*, p. 325.

(29) MADUEÑO GALÁN, José M.^a: «Tomás de Larraspuru y Churruca (1582-1632)», en <http://dbe.rah.es/biografias/57958/tomas-de-larraspuru-y-churruca> (consulta del 15 de junio de 2020).

Lo cierto es que en una carta de obligación, firmada por el propio Bernardino de Lugo en Sanlúcar de Barrameda el 29 de marzo de 1620, declaró ser caballero del hábito de Santiago y almirante de la flota que se apostaba para viajar a la provincia de Tierra Firme³⁰. Debíó de ser en ese año cuando consiguió su patente de capitán de mar y de guerra, lo que suponía algo así como la titularidad de uno de los galeones, rango que ostentó hasta su muerte en el océano, en 1626³¹. Al parecer, la asignación de galeones se hacía en función a la antigüedad de la patente, de manera que a los más jóvenes se les asignaba la almiranta o la capitana, que en principio disponían de menos capacidad para cargar mercancías propias y estaban bajo la supervisión directa del general de la escuadra³². No obstante, el contrabando alcanzó tales dimensiones en el siglo XVII que también la capitana y la almiranta se sobrecargaban sin ningún pudor, haciendo muy difícil su defensa en caso de un ataque enemigo y yéndose a pique ante cualquier contratiempo meteorológico. Curiosamente, en 1643 se decía de la capitana del general Francisco Díaz Pimienta que iba tan «metida en el agua» que parecía más una urca –un carguero en términos actuales– que un galeón³³. Lo cierto es que al carmonense le asignaron la almiranta, que como ya hemos dicho era menos apetecible desde un punto de vista lucrativo. Pero, aunque su capacidad para cargar mercancías propias fuese menor, le daba una mayor preeminencia de mando pues era el segundo de a bordo, después del general³⁴.

Sirvió en la década comprendida entre 1616 y 1626 a las órdenes del general marqués de Cadereyta, salvo en 1624 y 1626, en que el generalato lo ocupó el guipuzcoano Tomás de Larraspuru³⁵. De sus hechos de armas, el lance más conocido es un enfrentamiento ocurrido en 1624 con corsarios ingleses. Estando la Armada de Galeones de Tierra Firme en el puerto de Cartagena de Indias, el general Tomás de Larraspuru le encargó que fuese con cuatro galeones y un patache al entorno de la isla de Jamaica, donde una pequeña escuadra inglesa estaba robando y causando muchos estragos. El 8 de junio zarpó de Cartagena, avistando días después la pequeña escuadra anglosajona. Según el testimonio del propio Bernardino de Mendoza eran siete velas enemigas pero parece que exageraba pues, según Cesáreo Fernández Duro, eran tan solo cuatro, concretamente tres galeones pequeños y un patache³⁶. Lo cierto es que los corsarios, sintiéndose inferiores, abandonaron precipitadamente la costa de Jamaica, donde habían saqueado diversas haciendas.

(30) AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Autos por los bienes de Bernardino de Lugo.

(31) Fernando Serrano incluye su nombre entre los titulares de patentes de capitán de mar y guerra, aunque ignora el año en que la obtuvo. SERRANO MANGAS: *ob. cit.*, p. 247.

(32) *Ibidem*, pp. 243-244.

(33) *Ib.*, p. 338.

(34) CABALLERO JUÁREZ, José Antonio: *El régimen jurídico de las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII*, UNAM, México, 1997, p. 138.

(35) SERRANO MANGAS: *ob. cit.*, p. 280.

(36) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón IV*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 1972, p. 43.

En su huida abandonaron un batel español que habían robado previamente y que fue recuperado por la escuadra española. El propio Bernardino de Lugo escribió una carta al rey el 16 de julio de 1624 narrándole el feliz suceso³⁷. La misiva la escribió en alta mar, cerca del puerto de La Habana, paradójicamente el lugar exacto donde justo dos años después naufragaría su galeón, perdiéndolo todo, incluso la propia vida.

El 30 de noviembre de 1625, las armadas de Indias, custodiadas por los galeones de la Guarda de la Carrera, arribaron al puerto de Cádiz en medio de la algarabía y el regocijo de toda la ciudad³⁸. Era la última vez que el carmense regresaba con vida a España, retornando a su casa de Sanlúcar de Barrameda hasta su embarque en 1626 en una travesía ultramarina de la que nunca regresaría.

El empresario

¿Qué podía animar a un capitán de infantería a embarcar en un galeón de la Carrera de las Indias? La verdad es que el salario no era suficiente motivo, aunque el capitán de un galeón ganase diez veces más que un marinero³⁹. Y es que los salarios se pagaban con mucho retraso, sin contar con su eventualidad porque cuando la armada regresaba a puerto se liquidaban los haberes –si había efectivo– y se despedía a toda la tripulación. Muchos mandos militares, especialmente en tiempos de Felipe IV, no llegaron a salir de la penuria, y los que lo hicieron –como veremos en estas páginas– fue a costa de traficar con mercancías, bordeando la legalidad⁴⁰.

Los atractivos eran otros, especialmente la posibilidad de conseguir honra y nobleza. Dado que la Corona no podía recompensar económicamente un trabajo tan duro y peligroso, no ofrecía muchos impedimentos para la concesión de hábitos de órdenes militares e incluso, si había realizado méritos suficientes, de algún título nobiliario. No pocos generales de armadas exhibieron con orgullo sus hábitos de las órdenes militares a las que pertenecían. Así, por poner algunos ejemplos, Pedro Menéndez de Avilés era Comendador de Santa Cruz de la Zarza, mientras que Cristóbal de Eraso, Diego Flores Valdés y Pedro de Valdés eran caballeros de Santiago. Tampoco faltaron miembros de la Orden de Calatrava, como Alonso de los Ríos, y nobleza titulada, como don Fadrique de Toledo y Osorio, marqués de Villafranca del Bierzo y primo del duque de Alba⁴¹. De hecho, se estima que en tiempos de Felipe III se conce-

(37) Carta del capitán Bernardino de Lugo a Su Majestad, en alta mar, 16 de julio de 1624. VICENTE VELA, V.: *Índice de la Colección de Documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1946, p. 1374.

(38) PÉREZ MAÍLL BUENO, Pablo Emilio: *Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII. El hombre frente al mar*, Universidad de Sevilla, 2015, p. 156.

(39) GOODMAN: ob. cit., p. 329.

(40) *Ibidem*, p. 330.

(41) RODRÍGUEZ GONZÁLEZ: ob. cit., p. 110.

dieron un millar de hábitos, multiplicándose por cinco las concesiones durante el reinado de su hijo⁴².

Sin embargo, había otro atractivo: la posibilidad de enriquecerse embarcando mercancías para venderlas en los puertos a donde arribaban, especialmente en Portobelo. Aunque en teoría estaba prohibido que en la almiranta y en la capitana se fletaran mercancías de particulares, en la práctica fue algo generalizado, sobre todo a partir del siglo XVII. Así, en el viaje de ida, tanto la capitana como la almiranta cargaban, además de azogue, muchas mercancías, unas propias y otras de particulares, beneficiándose los titulares del galeón de los derechos de fletes⁴³. El negocio era redondo. Bastaba con adquirir mercancías y venderlas en las Indias, donde su precio se multiplicaba fácilmente por tres o por cuatro, o simplemente adjudicar el espacio de embarque a algún mercader. Ahora bien, si había algún percance y la mercancía se perdía, el quebranto económico estaba asegurado, teniendo en cuenta que la mayor parte de ese género viajaba de estraperlo.

La mayor parte de los altos mandos eran hombres de negocios, animados por un afán de lucro que sin duda perjudicaba la seguridad. El contrabando se desbordó pues buena parte de la plata que llegaba a España lo hacía sin registrar, incluso una parte de ella pasaba directamente a Europa⁴⁴. La Corona estaba perfectamente informada de la situación, pero no tenía medios para oponerse a esas prácticas. Su crónica falta de liquidez provocó que se eligiesen para los altos cargos a personas acaudaladas que pudiesen adelantar dinero para carenas y abastos, convirtiendo sus cargos en un negocio⁴⁵. Bien es cierto que esta misma praxis también se daba en las potencias enemigas, pues la mayor parte de los almirantes y generales ingleses u holandeses de los siglos XVI y XVII eran asimismo contrabandistas con patente⁴⁶.

Siendo capitán de infantería, el 16 de marzo de 1616 Bernardino de Lugo firmó una carta de obligación en Madrid, donde estaba –decía– «entretenido en los galeones de la Armada Real de Su Majestad»⁴⁷. Según dicho contrato recibía mercancías de Gabriel Montero de Espinosa, vecino de Madrid, por valor de 248.200 maravedís, que se obligaba a devolver a finales de octubre de ese mismo año. Nuevamente, el 3 de enero de 1617 volvió a pactar con el mismo mercader, en esta ocasión por una cuantía de 153.000 maravedís⁴⁸. Asimismo, estando en Sanlúcar de Barrameda, el 24 de abril de ese mismo

(42) GOODMAN : ob. cit., p. 343.

(43) LANG, Mervyn Francis: *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710)*. Despacho, azogue, comercio, Muñoz Moya Editor, Sevilla, 1998, p. 79.

(44) *Ibidem*, p. 25.

(45) *Ib.*, p. 52. BERNAL, Antonio Miguel: *España, proyecto inacabado. Costes/beneficios del Imperio*, Marcial Pons (Ambos Mundos), Madrid, 2005, p. 373.

(46) *Ibidem*.

(47) AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Escritura de obligación a favor de Gabriel Montero de Espinosa, vecino de Madrid, Madrid, 16 de marzo de 1616.

(48) *Ibidem*, Escritura de obligación a favor de Gabriel Montero de Espinosa, vecino de Madrid, Madrid, 3 de enero de 1617.

año contrajo una nueva deuda con el mercader Juan Gille el Joven, natural de Vitré, en Francia, siendo su fiador el capitán Pedro Suárez de Deza. El valor del citado débito fue de 169.660 maravedís de un total de 297.500 a que ascendió la mercancía adquirida y que abonaría a finales de octubre de ese año⁴⁹. Es la única de las escrituras en las que se especifica el género exacto que compró: cuatro fardos de ruan con 2.800 varas de tela, la mitad a tres reales la vara, y la otra mitad a tres reales y cuartillo. Pues bien, no pagó a ninguno de los dos mercaderes por lo que, siendo ya finado el carmonense, ambos reclamaron la cuantía. Así, el 9 de marzo de 1627 Gabriel Montero, en nombre de Juan y de Pedro Ymbonati, decía que el carmonense le debía dicha cantidad, más costas, salarios e incrementos. Y sin saber aún que era finado, el 9 de marzo de 1627 solicitó que se le mandase prender, remitiéndolo a la cárcel de la Corte⁵⁰. Y lo mismo hizo el francés Hernando Frauzel, en nombre de Juan Giles, reclamando la cuantía de los bienes de difunto⁵¹.

La siguiente escritura de obligación la formalizaron en Sevilla sus apoderados Esteban de Burboa y Gerónimo de Morales, concretamente el 21 de abril de 1618. En ella se decía que el carmonense se aprestaba para zarpar como capitán de infantería en la armada que iba a por la plata a cargo del general Lope Díaz de Armendáriz, marqués de Cadereyta. Sus apoderados recibieron bienes por valor de 479.128 maravedís de Domingo de Murga y de Lope de Zarca, vecinos de Sevilla, que se los abonaría el carmonense a su llegada a Cartagena o a Portobelo y los consignaría en el primer galeón que saliese hacia España⁵². Tampoco se los abonó, porque el 16 de abril de 1627 el capitán Lope de Yarce solicitaba 479.128 maravedís que le adeudaba y que deben de ser el resultado de un traspaso de la deuda anterior, salvo que con posterioridad recibiese otra partida por esa misma cuantía. Y Lope de Yarce era muy taxativo solicitando al presidente y oidores de la Casa de Contratación que se notificasen al padre del finado, don Pedro de Lugo, las deudas de su hijo, compeliéndole a que las aceptase o que renunciase a su herencia⁵³. Por sentencia dada en la Casa de la Contratación el 24 de diciembre de 1627, se ordenó el abonó de 340.000 maravedís, como reparto de los bienes que quedaron del difunto almirante carmonense.

Una vez más, el 29 de marzo de 1620, el carmonense formalizó una nueva escritura en su ciudad de residencia, Sanlúcar de Barrameda. Ya manifestó ser caballero de la orden de Santiago y almirante de la flota que se aprestaba para viajar a la *provincia de Tierra Firme*. Por ella se obligó a pagar a su llegada a Tierra Firme, a Pedro Suárez, con poder de Ribarte Antonio, mercader inglés, un total de 65.280 maravedís de resto de cierta obligación que firmó⁵⁴. Por

(49) Ib., Obligación contraída por Bernardino de Lugo, Sevilla, 29 de abril de 1617.

(50) Ib., Petición de Gabriel Montero, Madrid, 9 de marzo de 1627.

(51) Ib., Escritura de petición de duda, Sanlúcar de Barrameda, 25 de junio de 1627.

(52) Ib., Carta de obligación firmada en Sevilla, 21 de abril de 1618.

(53) Ib., Requerimiento del capitán Lope de Arce, Sevilla, 16 de abril de 1627.

(54) Ib., Carta de obligación otorgada por Bernardino de Lugo, Sanlúcar de Barrameda, 29 de marzo de 1620.

cierto que a su regreso en 1621 fue procesado y condenado, junto a otros implicados, por traer varias barras de plata sin registrar⁵⁵.

El 10 de abril de 1621, el carmonense firmó una nueva obligación en Sanlúcar de Barrameda con el capitán Pedro Fernández, adquiriendo una deuda por valor de 93.750 maravedís⁵⁶. Una vez más, debía devolver la cuantía en un plazo de quince días desde la llegada de la armada a Tierra Firme. Sin embargo, de nuevo fue demandado por la otra parte, la cual dijo textualmente que «no les quiso pagar la cuantía». Pocos días después, concretamente el 12 de mayo de 1621, el carmonense, con Antonio Marín, maestre del galeón *San Francisco*, como fiador, contrajo un nuevo débito de 40.800 maravedís con Agustín Martínez de Arciniega, administrador de las rentas de los naipes, vecino de Sevilla⁵⁷. Lo debían devolver a finales de octubre, o antes si llegasen los galeones, pero lo cierto es que, una vez más, se produjo un impago de la cuantía, por lo que Agustín Martínez dio poderes a Pablo Gerónimo Serrano, vecino de Sevilla, para que las cobrara judicial o extrajudicialmente.

En 1626 volvió a adquirir de Hernando de Orellana, vecino de El Puerto de Santa María, mercancías por valor de 544.000 maravedís, que saldaría a su regreso a España a finales de ese año⁵⁸. Obviamente, dado que falleció en el trayecto de regreso, no pudo abonarla, por lo que Bartolomé de Celada, en nombre del capitán Juan Núñez, y Fernando de Orellana, en nombre de su hermano Hernando de Orellana, reclamaron el pago de los bienes dejados por el finado⁵⁹.

Tras su óbito, llegaron a Sevilla en el galeón *San Juan*, que venía en convoy en la armada a cargo de Tomás de Larraspuru, cinco barras de plata sin registrar pertenecientes al finado Bernardino de Lugo. El 1 de febrero de 1627 fueron depositadas en la caja de difuntos de la Casa de Contratación, estimándose su valor en 673 marcos y 3 onzas de ley 2.380, equivalentes a 4.475,92 pesos de plata, es decir 1.369.631,5 maravedís. Además de esa cuantía se le debían 190.876 maravedís de salario, que también fueron confiscados porque debía la avería vieja y todos sus bienes estaban embargados. Lo primero que se cobró fueron 60.000 maravedís de las averías por el flete y ocho pasajeros que embarcó⁶⁰. Asimismo se le cargaron diversas condenas por varios juicios de residencia: 4.000 maravedís por la de los galeones de Tierra Firme de 1617, 22.500 por la de los galeones de 1619 y 67.246 por la de los

(55) Los autos fiscales se conservan en AGI, Contratación 195, y la sentencia, en AGI, Escribanía 955.

(56) AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Obligación otorgada por Bernardino de Lugo, Sanlúcar de Barrameda, 10 de abril de 1621.

(57) *Ibidem*, Carta de obligación, Sevilla, 12 de mayo de 1621.

(58) Como fiadores figuraron el capitán Juan Núñez, administrador de las averías de las armadas de Indias, residente en Sevilla, y Hernando Rodríguez, vecino de El Puerto de Santa María. AGI, Contratación 371A, N. 11(1), Carta de obligación firmada por Bernardino de Lugo, Cádiz, 26 de abril de 1626.

(59) AGI, Contratación 371A, N. 11(1).

(60) *Ibidem*.

de 1620. Asimismo, se presentó ante la Casa de Contratación Martín de Induráin, en nombre de los herederos de Juanes de Yerobi, naturales de Leso, jurisdicción de la villa de Fuenterrabía, en Guipúzcoa⁶¹. Solicitaba una cuantía de 544.000 maravedís que el finado carmonense le debía, de los que consiguió cobrar en el prorrateo de sus bienes 146.257 maravedís por carta de libramiento del 23 de abril de 1629.

El 23 de abril de 1627 le fue notificada la situación al corregidor de Carmona, Marcos de Linares, y al día siguiente al padre del finado, Pedro de Lugo. El progenitor nombró como abogado defensor de los bienes de su hijo a Francisco Rodríguez, que no pudo evitar lo inevitable: la confiscación de la totalidad de sus bienes para pagar deudas públicas y de particulares.

Un final trágico

En 1526, cuando venía de regreso a España, bajo las órdenes del general Tomás de Larraspuru, se produjo un enorme temporal que echó a pique a la almiranta y a otros buques del convoy. En el océano había fuerzas que escapaban de todo control, especialmente una tormenta, un huracán o simplemente una inesperada epidemia⁶². Unas circunstancias que unos atribuían a algún tipo de castigo divino y otros a una suerte de hechizo o maleficio⁶³. De hecho, existía la idea generalizada de que el mero hecho de adentrarse en la exploración de nuevas tierras allende los mares era fruto de una ambición no siempre bien vista a los ojos de Dios⁶⁴. Cuando la tormenta azotaba en toda su intensidad, si estaban cerca de la costa, el viento los empujaba a bajíos o roquedos, y si, por el contrario, se encontraban en altamar, no había mástil que no se partiese o casco que no se abriese en canal⁶⁵. En esas circunstancias, ni el piloto más experimentado podía hacer gran cosa para evitar la catástrofe. Un cronista como Tomás López Medel escribió, hacia 1570, que cuando se desataba un huracán no había navío, ni en puerto ni mar adentro, «que no se haga pedazos»⁶⁶.

(61) Don Pedro de Yerobi, clérigo presbítero de la iglesia parroquial del lugar de Leso, tenía poder de María Martinarrieta, viuda de Juanes de Yerobi, el 10 de diciembre de 1627, y a su vez traspasó el citado poder a Martín de Induráin, vecino de Sevilla, por carta otorgada en Sevilla el 10 de junio de 1628. AGI, Contratación 371A, N. 11(1).

(62) Aunque no era lo más normal, en 1675 un rayo abrasó la galera capitana de la Armada de Sicilia. FERNÁNDEZ DURO: *Armada española V*, p. 438.

(63) MOYA SORDO, Vera: «“El infierno está vacío y todos sus demonios están aquí”». Apariciones infernales durante las navegaciones atlánticas ibéricas, siglos XV- XVI», *Memorias de la Academia Mexicana de la Historia* LVII, 2016-2017, pp. 13-26.

(64) Por ello, el cronista Tomás López Medel decía que las tempestades las enviaba Dios cuando era «servido». LÓPEZ MENDEL, Tomás: *De los tres elementos. Tratado sobre la naturaleza y el hombre del Nuevo Mundo* (ed. de Berta ARES), Alianza Editorial, Madrid, 1990, p. 62.

(65) GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio: *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida, Sevilla, 1992, p. 189.

(66) LÓPEZ MÉNDEL: ob. cit., pp. 32-33.



Galeón *Nuestra Señora del Mar* naufragado en el entorno de las Bermudas. (AGI, Mapas y Planos 318)

Y eso ocurrió con el desdichado de Bernardino de Lugo, a quien en las cercanías de La Habana le sorprendió una tormenta que hundió parte de la escuadra. Entre los buques siniestrados estaba la almiranta de la Flota de Nueva España, el galeón *Santa Margarita*, que él comandaba. Al parecer, el carmonense se agarró a una tabla y pudo ser rescatado, pero murió poco después «de fatiga» por el sobresfuerzo realizado⁶⁷. La zona, donde habían naufragado otros navíos, era bien conocida por los marinos por sus frecuentes borrascas. Sin ir muy lejos, tres años antes, el galeón *Espíritu Santo* zozobró en la misma zona, pereciendo 250 de sus 300 tripulantes⁶⁸.

Muy parecido al galeón que comandó el carmonense Bernardino de Lugo.

La muerte en una tormenta era un final demasiado común y muy poco honroso. Los siniestros eran tan frecuentes que el hundimiento de un navío con toda su marinería ni siquiera era noticia. Según Pablo Emilio Pérez-Mallaína, que se ahogasen unos cuantos tripulantes no tenía morbo suficiente para ser noticia o para que se recogiese en los anales de la historia⁶⁹.

(67) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española IV*, p. 96.

(68) La almiranta también se hundió, pero hubo tiempo de trasladar los caudales. *Ibídem*, p. 43.

(69) PÉREZ MAÍLLA: *ob. cit.*, pp. 158-159.

De hecho, a finales de ese mismo año, una escuadra que regresaba a España desde el Mar del Norte sufrió una tormenta y se hundieron varios buques, pereciendo más de medio millar de personas⁷⁰. Y en enero de 1627 ocurrió un nuevo desastre en el golfo de Vizcaya, pues otra tormenta echó a pique una escuadra de siete buques, ahogándose en torno a 2.000 personas⁷¹.

Tan deshonoroso le pareció al padre Arellano este final que fabuló otro más digno para su admirado amigo. Según su infundado testimonio, sobrevivió al hundimiento –que él situó erróneamente en 1622– y siguió combatiendo contra los infieles, ganando «triumfo y gloria»⁷². Desgraciadamente, no fue así. La documentación no deja lugar a dudas. Bernardino de Lugo murió con tan solo treinta y seis años, frustrando todas sus esperanzas vitales. Con la pérdida de su galeón fueron cercenadas todas sus expectativas de ascenso social, muriendo en la ruina y sin descendencia. Con total seguridad, si no hubiese fallecido prematuramente, habría alcanzado el generalato, lo mismo de alguna de las flotas que de la Armada de la Carrera o la del Océano. Cumplía todos los requisitos para ello pero, como hemos podido comprobar, el destino le preparó un final trágico.

Conclusiones

La vida de los hombres del mar era extremadamente dura, pues era un trabajo extenuante, mal remunerado y extraordinariamente peligroso. Muchos de los generales, almirantes y capitanes de las flotas y armadas de Indias tuvieron un final parecido, perdiendo la vida prematuramente y sin haber conseguido fortuna. Casos como el del príncipe Andrea Doria, general de la escuadra de Génova, quien murió con noventa y cuatro años y que estuvo al frente de sus galeras hasta poco antes de su óbito, son completamente excepcionales⁷³.

La posibilidad de dilapidarlo todo en alguno de los muchos percances que se producían era muy alta. Por poner un caso extremo, el general de la flota de Nueva España Juan de Benavides Bazán perdió su escuadra a manos de corsarios holandeses en la bahía de Matanzas (Cuba), en 1628, prácticamente sin oponer resistencia. Probablemente la flota habría caído en manos del enemigo de todas formas, dada la superioridad de este, pero no es menos cierto que el general Benavides incumplió su promesa de dar la vida en defensa de su honor, del Imperio y de Dios. A Juan de Benavides se le exigía morir defendiendo su flota, y no lo hizo. O, en última instancia, perdido todo, debió haber tirado el metal precioso por la borda para que no cayese en

(70) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española IV*, pp. 84-85.

(71) *Ibidem*, pp. 83-84.

(72) ARELLANO: *ob. cit.*, f. 77v.

(73) FERNÁNDEZ CONTI, Santiago: «Andrea Doria», en <http://dbe.rah.es/biografias/6199/andrea-doria> (Consulta del 17 de junio de 2020).

manos enemigas⁷⁴. Lo cierto es que incurrió en la mayor deshonra que un marino de su época podía cometer: perder su flota sin resistencia. Desde ese justo instante su suerte estaba echada, siendo encarcelado varios años hasta su ejecución, el 18 de mayo de 1634, en la plaza de San Francisco de Sevilla⁷⁵. Desde 1628 se dio a todos los generales de las armadas orden expresa de que la prioridad era salvar la plata, optando por la huida si era necesario y, en caso de no ser posible, evitando a toda costa que cayese en manos del oponente⁷⁶.

Más frecuente aún era perecer en algún naufragio, como le ocurrió a varias decenas de miles de hombres a lo largo de la edad moderna. El océano se convirtió en un verdadero cementerio, y allí, en el mar Caribe, cerca de La Habana yace para siempre el cuerpo del almirante carmonense Bernardino de Lugo. Como escribiera el gran Cesáreo Fernández Duro, un triste destino para una persona «respetada tantas veces por las balas»⁷⁷. Un fiel servidor de la Corona que, como tantos otros, tuvo un destino aciago.

CUADRO I
GENEALOGÍA DE BERNARDINO DE LUGO Y NAVARRO

Pedro Núñez Navarro, natural de Carmona & Doña Elvira de Lugo, natural de La Laguna, Tenerife.	Juan Páez Cansino & María de Mendoza, ambos naturales de Carmona.	
Pedro de Lugo y Navarro, alcalde mayor perpetuo de Carmona.	Inés Melgarejo Méndez de Sotomayor, natural de Carmona.	
Francisco de Lugo y Navarro, alcalde mayor perpetuo de Carmona.	Bernardino de Lugo y Navarro (1590-1626), Almirante de la Armada de la Guarda de la Carrera.	Pedro de Lugo y Navarro (1589-1641), gobernador de Paraguay.

(74) En 1600, el corsario holandés Van Noort apresó el galeón Buen Jesús, pero su capitán, Francisco Ibarra, al menos evitó que 52 cajones de oro en polvo y 500 barras del mismo metal cayeran en manos del enemigo, tirándolos por la borda. CRESPO SOLANA, Ana: «Las rivalidades hispano-neerlandesas en el Pacífico y la conquista de Australia: de Cornelis de Houtman a Abel Janszoon Tasman (1595-1651)», *Anuario de Estudios Americanos*, núm.70-2, Sevilla, 2013, pp. 492-493. El capitán perdió la vida, porque lo ejecutaron semanas después, pero salvó su honra.

(75) MIRA CABALLOS, Esteban: *Las armadas del Imperio. Poder y hegemonía en tiempo de los Austrias*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2019, pp. 268-269.

(76) SERRANO MANGAS: ob. cit., p. 261.

(77) FERNÁNDEZ DURO: *Armada española IV*, p. 96.

SI LAS PIEDRAS HABLARAN... LOS EPÍGRAFES DEL PUENTE DE UREÑA DE LA POBLACIÓN DE SAN CARLOS Y LA PUERTA DEL MAR DEL ARSENAL DE LA CARRACA EN SAN FERNANDO (CÁDIZ)

M.^a Elena MARTÍNEZ RGUEZ. DE LEMA
Doctora en Filología Clásica
Recibido 26/05/2020 Aceptado 4/08/2020

Resumen

Durante el siglo XVIII la Real Isla de León experimentó un desarrollo espectacular gracias a la política borbónica de convertirla en capital del departamento marítimo de Cádiz. Este proceso estuvo envuelto en el pensamiento ilustrado y en el estilo neoclásico. Como consecuencia, en la hoy ciudad de San Fernando se construyeron el arsenal de La Carraca y la Población de San Carlos. El presente trabajo realiza un estudio del significado de los epígrafes colocados en el Puente de Ureña y en la Puerta del Mar del arsenal, y las razones de su colocación y su repercusión en la zona.

Palabras clave: *Eneida*, Ilustración, Neoclasicismo, Isla de León, Carraca, Carlos III, Ureña, lengua latina.

Abstract

During the 18th century, the Real Isla de León experienced an impressive development after the Bourbon reform declared it capital city of the Maritime Department. This process was influenced by the Enlightenment movement and Neoclassical architecture. As a consequence, the Arsenal de la Carraca and the Poblacion de San Carlos were built in today's city of San Fernando. The present work aims to study the meaning of the epigraphs placed in the Ureña Bridge and in the Puerta del Mar of the Arsenal de la Carraca, as well as the reasons for their placement and the repercussion they had in the area.

Keywords: Aeneid, Enlightenment, Neoclassicism, León Island, Carraca, Charles III, Ureña, Latin language

Introducción

DESDE que existe la escritura, el hombre ha querido dejar constancia de sus hechos a la posteridad, entendiendo que lo mejor era hacerlo sobre materiales resistentes, expuestos a la vista de todos, preferentemente en edificios y monumentos públicos.

La epigrafía se ha considerado, por su contenido, un apoyo de la historia o de la filología; por su forma, ha servido como base para el estudio de la escritura, diferenciándose, a veces, de la paleografía de forma poco precisa por el tipo de soporte en que los textos aparecen escritos; también se le ha valorado como apoyo de la arqueología, para fechar yacimientos o documentar restos arqueológicos y contrastar la información que ofrecen. Si bien todo esto es válido, no debe olvidarse el objeto mismo de esta ciencia: el epígrafe en sí mismo, su forma y su contenido y función.

Ya desde los *Estudios de Paleografía* de Mallon y la escuela francesa se tiende a adscribir únicamente a la paleografía el estudio de todo tipo de escrituras, haciendo de ellas un objeto común juntamente con la epigrafía. Pero, dentro de esta misma línea de estudio globalizador de la escritura, la epigrafía tiene su propio objeto y finalidad, diferente del de la paleografía, y se sirve de esta para el estudio de la escritura utilizada en las inscripciones. El conocimiento de la evolución de los sistemas gráficos es decisivo para una correcta interpretación de la lectura del texto y para fecharlo mediante su aspecto externo. Pero esta es solo una parte de la finalidad de estudio de la inscripción. El análisis íntegro de la misma, volviendo al planteamiento inicial, es el fundamento de la epigrafía.

Desde un punto de vista práctico, cabe añadir que, a pesar de que las diferencias tradicionales según el soporte o el tipo de escritura son comúnmente rechazadas, generalmente los epigrafistas continúan encargándose del estudio de las inscripciones, mientras que los paleógrafos suelen hacerlo del de los documentos, manuscritos y libros. Pero, como se ha indicado, esta es una

situación estrechamente relacionada con las aplicaciones didácticas o académicas en muchos casos. Paralelamente a ello, las tendencias metodológicas y conceptuales, dentro del seno de una concepción global de la escritura, se decantan por reivindicar el objetivo de la paleografía, como ocurre con la escuela francesa y, en buena parte, la española, o de la epigrafía, como muestran las escuelas italianas.

Quizá una de las características más definitorias de la epigrafía, y muy especialmente de la grecolatina, sea que el epígrafe o inscripción se concibe como un todo en sí mismo, y no solo como un texto en un soporte. Se entiende como un monumento frente a un documento, un libro, como un mensaje material, formal y visual. No es un texto encerrado en las páginas de un libro, enrollado en un volumen de papiro y guardado en anaqueles, bibliotecas o archivos. Ni siquiera se identifica con estos cuando cumplen la función social de la lectura colectiva, tan frecuente en la Antigüedad y en la Edad Media, cuando los textos se leían de viva voz por una persona a un público, como ocurría –y ocurre– en las fiestas, reuniones, iglesias, monasterios u otros ámbitos.

El lector de las inscripciones es ese público indistinto que pasea por las calles de las ciudades y «ve» las inscripciones, textos que «reclaman» su presencia y que «dicen» mucho más de lo que los textos grabados en ellas contienen. El monumento inscrito tiene, pues, una función social y un uso público, aunque el texto pueda ser de carácter público o privado, visible directamente por una o varias personas, ya sea en lugares fijos (templos, arcos, miliarios, edificios públicos), ya sea dotados de movilidad (anillos, broches, tablillas), pero con una finalidad de mensaje de comunicación expuesto que pretende, por otra parte, tener cierta duración, incluso desafiar el paso del tiempo. Es una escritura destinada a ser leída en la calle, de forma anónima y colectiva.

Se ha denominado al mundo clásico grecolatino «la civilización de la epigrafía» pues, en cierta medida, la epigrafía presidía la vida cotidiana del mundo clásico. Era un producto cultural por excelencia de la cultura escrita del pasado, y el medio prácticamente exclusivo –o cuando menos el más importante– de comunicación de masas. En efecto, en el mundo antiguo las inscripciones supusieron en origen el paso de la cultura oral, transmitida de unos a otros, de generación en generación, a la cultura escrita. Las inscripciones eran la alternativa a la arenga política, a los discursos forenses, a la poesía cantada o recitada en las fiestas, a la representación teatral, etc. Cuando surge la literatura escrita, el aprendizaje de la escritura en las escuelas, la posibilidad de tener en archivos y bibliotecas, particulares o públicas, los textos literarios, los documentos, etc., son muy pocas las personas que realmente tienen acceso a estos medios, incluso que son capaces de leerlos en muchas zonas de escasa alfabetización. Frente a esto, las inscripciones son la «escritura de la calle», la «literatura de la calle», en palabras de Gabriel Sanders¹. Todo el mundo tiene

(1) Cf. GÓMEZ I FONT, X., y FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, C. (coords.), GÓMEZ PALLARÉS, P., (coord.), Sanders G. (hom.): *Literatura epigráfica, estudios dedicados a Gabriel Sanders*, Libros Pórtico, 2009.

acceso a ellas, se ven al pasar, o corren de unas manos a otras, como en el caso de las monedas. Los signos utilizados, fáciles de leer generalmente, sobre todo en las inscripciones públicas de carácter jurídico, decretos, conmemoraciones de triunfos, o en las sepulcrales, se distinguen desde muchos ángulos, se ven de lejos y de cerca. La gente de la calle las advierte. Son un patrimonio cultural público, como indica Susini², que encuentra sus límites en los niveles de alfabetización de la gente. Pero también contribuyen decisivamente a ellos. Puede afirmarse que la mayoría de las personas comenzaban su aprendizaje – primero las letras, luego las palabras, finalmente la lengua, si no era la suya– con las inscripciones.

De hecho, uno de los elementos más decisivos en la expansión del mundo romano fue que su cultura, sus normas, su poder se transmitían –y se imponían también– no sólo mediante las invasiones y los asentamientos sino, además, a través de esta cultura escrita que se difundía por las ciudades, colonias, poblaciones. En lugares alfabetizados la comprensión era rápida, como ocurrió en el caso del mundo griego conquistado por Roma. En otras zonas, como el Occidente europeo, las inscripciones constituyeron el primer paso para la alfabetización y para la romanización de los pueblos. El complejo sistema de abreviaciones usado en la epigrafía terminó por ser aprendido y claramente reconocido por todos. Su vigencia y fuerza eran tan notables que, a lo largo de la historia de Occidente, y aún en el mundo contemporáneo, algunas de ellas son reconocibles por personas ajenas a la cultura latina y mucho más al dominio de la epigrafía. Algunas de esas abreviaturas están asociadas al mundo romano, están incluso perpetuadas en películas de contenido histórico, en *comics*, etc.: S.P.Q.R. (*senatus populusque romanus*) o las cristianas INRI (*Jesus Nazarenus Rex Iudaeorum*), RIP (requiescat in pace, cuya heredera contemporánea en castellano es D.E.P. –descanse en paz–). Pero incluso en el caso de que no se comprendiera bien el significado de los textos, al margen de ellos incluso, las inscripciones eran el signo de un poder, de una comunicación de masas, eran la imagen del prestigio y del peso de una tradición. Esta circunstancia, que indudablemente se dio en las primeras fases de romanización durante la expansión del Imperio, es la que después se ha venido dando en las diferentes épocas.

Por otra parte, para los antiguos, los hechos consignados en las inscripciones constataban realidades históricas, constituían su conocimiento del pasado, eran señas de identidad que les relacionaban con la cultura a la que pertenecían. Esta circunstancia volverá a repetirse con fuerza sorprendente en el Renacimiento, cuando la búsqueda de inscripciones antiguas se convierta en la búsqueda de raíces culturales que ligen las modernas ciudades y poblaciones de Europa con el prestigioso mundo antiguo, circunstancia que en algunos casos llevará, incluso, a falsificaciones en este campo.

(2) Cf. DE SANTIAGO FERNÁNDEZ, J.: «La epigrafía: evolución conceptual y metodológica» *Documenta & Instrumenta*, núm. 1, 2004, 203-220, Universidad Complutense de Madrid.

En el mundo antiguo puede hablarse de varias fases de evolución en la civilización de la epigrafía. La primera corresponde a las manifestaciones más primitivas, cuando la cultura escrita comienza a desarrollarse e imponerse en la vida cotidiana. Indudablemente, la epigrafía de carácter sacro es la que primero se desarrolla. Los calendarios ligados al ciclo del tiempo, a la salida y puesta del sol, a las estaciones climáticas. La comunicación del hombre con las divinidades –como demuestran las primeras inscripciones del mundo oriental–, los obeliscos egipcios, las aras sagradas, los templos, etc. Es en esta fase, que al menos se prolonga hasta el siglo III a.C., cuando las inscripciones fúnebres están aún de forma mayoritaria en hipogeos –como los etruscos–, relacionadas con el acceso a ciertos rituales. Es una fase en la que la epigrafía va desarrollándose y difundiéndose, pero aún no impone la presencia característica de la segunda fase. Esta es la llamada «revolución cultural», característica del mundo clásico y, muy especialmente, del romano. La primera contribución es la multiplicación, de forma mucho mayor y con un alcance espacio-temporal enorme coincidiendo con el avance de Roma, de leyes, decretos y normativas públicas expuestas en tablillas en los edificios, en los foros, para conocimiento de la población, de censos de ciudadanos, de listas públicas de todo tipo. La segunda contribución, y quizá la que confiere una mayor caracterización de esta etapa, es el desarrollo de las inscripciones sepulcrales, el mensaje personal directo que cada uno deja al morir a los demás, y, de entre ellos, los grandes elogios en las tumbas, en los mausoleos, para contemplación de todo el que pasa, en el que se perpetúan las grandes familias senatoriales y aristocráticas de la Urbe; ligadas a ellas, las honoríficas, que ensalzan a los personajes públicos, vivos o muertos. Es, además, cuando literatura y epigrafía se interrelacionan estrechamente, cuando la epigrafía reviste caracteres literarios en los poemas elegíacos de los epitafios o cuando la literatura asume expresiones características de las inscripciones, fórmulas que, conocidas por todos, son reutilizadas por los autores literarios. Es también cuando se sistematiza y desarrolla el sistema de filiación característico de los nombres romanos, que no se abandonará hasta la transformación del mundo antiguo en época tardoantigua, cuando se simplifica.

Esta fase, con naturales evoluciones, se continúa hasta la llamada «tercera edad de la epigrafía», que puede situarse en el siglo III d.C., o finales del II. La irrupción del cristianismo, primero como religión en expansión, unas veces tolerada y otras perseguida, y después como religión oficial a partir de Constantino (el edicto de Milán, que reconoce al cristianismo en el año 313), introduce nuevas concepciones epigráficas. El formulario cristiano característico de las inscripciones sepulcrales, el elogio fúnebre de las de tono literario, ya no a grandes personajes públicos o militares, sino a heroicos cristianos, a cargos eclesiásticos, a papas, etc. La citada transformación del mundo antiguo, sobre todo después de la crisis del siglo III d.C., produce un empobrecimiento de las áreas urbanas y una transformación del tejido urbano con un desplazamiento hacia los suburbios y territorios de la ciudad, lo que reconduce las inscripciones públicas hacia lugares más recoletos e iglesias, abando-

nándose la gran monumentalidad de los edificios de los foros –en muchos casos obsoletos y desprovistos de su función primitiva– y de los lugares de espectáculos públicos. Contribuye a ello también el empobrecimiento de la economía, que se manifiesta en este campo concreto en la reutilización de aras paganas y de de inscripciones antiguas para grabar otras nuevas. El cambio de la escritura, el avance de las nuevas formas cursivas –utilizadas en los códices– y el diseño más simple de los campos epigráficos de las nuevas inscripciones también modifican sustancialmente el tipo de escritura. Esta fase, con evoluciones progresivas, se mantiene durante toda la antigüedad tardía y la Edad Media. Su forma ha cambiado y sus motivaciones también, pero su función social permanece vigente durante todos estos siglos.

En el mundo moderno y contemporáneo, la práctica epigráfica ha continuado, al margen de la comprensión real del texto por parte de la gente que lo ve. Es incuestionable que la tremenda revitalización del mundo clásico durante el Renacimiento trajo consigo no solo la recuperación de textos clásicos, manuscritos, inscripciones, objetos hallados en excavaciones arqueológicas, recuperación de monumentos, etc., sino también la emulación del mundo clásico como símbolo de perfección y como modelo cultural. Dentro de esta corriente fue práctica común la producción de inscripciones de todo tipo, realizadas según los modelos clásicos, en latín generalmente, aunque también en lenguas vernáculas. Estas cartelas («lastras») se colocaban en monumentos públicos, se difundían; en los mausoleos había preciosos epitafios que la mayoría de la gente no entendía. Su comprensión solo era posible para los letrados y los humanistas, conocedores de las lenguas clásicas, pero no por ello dejaban de emitir un mensaje supratextual a los demás. Puede incluso añadirse en este sentido que los mensajes epigráficos formaban parte fundamental en la arquitectura efímera, tan representativa de la imagen del poder durante el Renacimiento y el Barroco, construida para entradas triunfales de reyes, actos solemnes o cortejos fúnebres.

La epigrafía ha ido evolucionando con el tiempo, ha sido un instrumento de comunicación entre los diferentes y múltiples emisores posibles y los receptores, siempre anónimos, siempre el público de la calle. Por eso siguen realizándose inscripciones sobre edificios públicos, en paredes, en iglesias... Es bien sabido, por ejemplo, la utilización con fines propagandísticos que los regímenes autoritarios de la Europa del siglo xx han hecho de la epigrafía latina en Italia o España. Pero también se utiliza en regímenes democráticos, buscando la solemnidad y el prestigio que una imagen visual de una inscripción latina confiere a un edificio o a una exposición, por ejemplo. En cualquier caso, esa imagen, esa concepción integral del epígrafe, sigue plenamente vigente, con independencia de la lengua en que se redacte. Un paseo por cualquier ciudad, pueblo o localidad actuales corrobora la cantidad de mensajes continuos que reclaman al viandante, desde una perfecta inscripción anunciando el nombre del edificio público en los dinteles de las puertas, a las placas conmemorativas en bronce consiguando el personaje que ha vivido o desarrollado su arte en una casa; de la inscripción honorífica en la basa de una escul-

tura en una plaza, a los *graffiti* de múltiples colores con mensajes de nombres exclusivamente o las consignas políticas, o los deseos personales, bromas, etc., que dejan los «grafiteros» en las paredes y muros. En otros casos ha habido una evolución hacia nuevos soportes y técnicas, sobre todo en relación con la imprenta, la reproducción fotográfica o los medios electrónicos, pero cuya concepción es básicamente la misma: rótulos luminosos, anuncios publicitarios impresos en grandes vallas, imágenes acompañadas de un texto que llaman la atención del público.

A propósito de esto, posiblemente un ejemplo clarificador de la específica función de la epigrafía sea el que la «moderna» epigrafía, sobre nuevos soportes, puede ofrecer: el anuncio publicitario de una empresa o un producto en una valla destinada a tal fin en las calles de cualquier ciudad –un auténtico mensaje epigráfico–, frente a ese mismo anuncio incluido en una página de un periódico, destinado al lector individual, a cada uno de los lectores de cada uno de los ejemplares de ese periódico, o bien las ventanas emergentes de las actuales páginas web o redes sociales.

A la hora de abordar el estudio de una inscripción, se debe realizar un análisis externo de su función teniendo en cuenta el tipo de monumento, el tipo de material, el objetivo del mensaje y un análisis de la escritura, así como una clasificación que por su contenido puede ser muy diversa, por ejemplo:

- 1) inscripciones de carácter literario
- 2) inscripciones de carácter sacro
- 3) inscripciones de contenido jurídico
- 4) administrativos
- 5) inscripciones edilicias: a) en edificios públicos o de utilidad pública. b) miliarios, itinerarios, cipos
- 6) inscripciones honoríficas
- 7) inscripciones sepulcrales
- 8) documentos de colegios profesionales
- 9) *graffiti*
- 11) instrumenta (publica, domestica): inscripciones en vasijas, ánforas, lingotes de metal, monedas, armas, objetos domésticos: broches, anillos, etc.

Sin descartar que una sola inscripción pueda contener varias de estas categorías que termine en una conclusión íntegra de la misma³.

Este trabajo se va a centrar en un estudio epigráfico situado cronológicamente en el siglo XVIII, cuando, tras el movimiento cultural contrarreformista

(3) CALDERINI, A.: *Epigrafía*, Turín, 1974; CAVALLO, G.: «Libro e cultura scritta», en VV. AA.: *Storia di Roma*, IV, Turín, 1989, pp. 626-734. VELÁZQUEZ SORIANO, I.: «¿Qué es la epigrafía?» *Archivo Epigráfico de España*, Universidad Complutense, Madrid, <http://www.archivoepigraficodehispania.es/recursos-didacticos/guia-didactica/que-es-la-epigrafia/> (consultada 20 de noviembre de 2019).

del Barroco, que abarcó prácticamente toda Europa, se dio paso al Neoclasicismo y, con él, a la recuperación de las normas de la antigüedad clásica en lo relativo al pensamiento y al arte. La entrada de esta corriente se originó dentro del movimiento intelectual de la Ilustración europea, cuyo inicio en territorio español se vio favorecido por el cambio de dinastía de Habsburgo por la de Borbón, al principio del Siglo de las Luces.

Contexto histórico-geográfico

La muerte de Carlos II de Habsburgo sin descendencia en el año 1700 dio origen a la Guerra de Sucesión española, que acabó en 1713 con el tratado de Utrecht, dejando instaurada la Casa de Borbón en el trono español con Felipe V⁴.

El movimiento ilustrado fue entrando en el territorio español desde Francia y tuvo su principal defensor y patrocinador en Carlos III (1716-1788), que lo difundió por todo el territorio nacional. La labor de este rey fue enorme en todos los ámbitos culturales, llegando a transformar completamente la capital española y ganándose el apodo de «Alcalde de Madrid», cuyas obras son conocidas de todos.

La profunda reconversión naval del siglo XVIII abordó la organización de las costas españolas en departamentos, bajo la jurisdicción de un capitán general o intendente de marina, repartidos entre el norte, con base en Ferrol; el este, con base en Cartagena, y el sur, con base primeramente en Cádiz y más tarde en la antigua Isla de León, hoy ciudad de San Fernando, título concedido por el rey Fernando VII en 1813 como reconocimiento al papel fundamental de esta ciudad durante la redacción de la Constitución de 1812⁵. Como capitales de departamento marítimo se les confirieron poderes directamente de la Secretaría de Estado y el Despacho de Marina. Estos departamentos se pusieron en funcionamiento entre 1726 y 1728.

Como emplazamiento del Departamento de Marina del Sur, Juan José de Navarro de Viana y Búfalo, marqués de la Victoria, general de la Marina al mando de la escuadra de Cádiz, propuso la Isla de León como el lugar más conveniente, presentando una ambiciosa relación de edificios que haría falta construir de nueva planta: casa de intendencia y contaduría, con sus viviendas para oficiales; una iglesia y vivienda para el teniente vicario y los capellanes de la Armada; dos hospitales y una botica; una casa para el Cuerpo de Guardias Marinas; tres pabellones grandes para los batallones, con sus alojamientos para capitanes y subalternos; un pabellón grande para las Brigadas de Artillería y una casa para el piloto mayor. Pero, además, en

(4) ALBAREDA SALVADÓ, J.: *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*, Crítica, Barcelona. 2010.

(5) QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*, Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2005, pp. 25 ss.

la relación constaban dependencias para instalar panaderías, peluquerías, bodegas, etc. para atender las necesidades y el abastecimiento de la nueva población.

A pesar de la oposición de la ciudad de Cádiz, el proyecto de lo que sería la nueva Población de San Carlos se puso en marcha, primeramente bajo la dirección del arquitecto Francisco Sabatini, que diseñó los planos. Seguidamente ocupó su lugar Vicente Imperial Diguero y, finalmente, Gaspar de Molina y Zaldivar, tercer marqués de Ureña, dirigió la remodelación del proyecto hasta que, a partir de 1791, la falta de caudales públicos iba haciendo muy difícil el avance de las obras, que definitivamente hubieron de suspenderse con los preparativos para la Guerra de la Independencia (1808-1814)⁶.

Este proyecto cambiaría para siempre el destino de la Isla de León, que hasta entonces solo era una pequeña población que contaba con apenas varios cientos de habitantes, marcada profundamente por su condición de señorío y su posición geográfica, que la había relegado a ser simplemente un camino hacia Cádiz. Este camino recorría su territorio a todo lo largo y estaba bordeado por las huertas, las haciendas y las casas diseminadas sin orden ni concierto, donde pasaban las largas temporadas veraniegas sus propietarios, los ricos comerciantes establecidos en la ciudad gaditana. Estos comerciantes no solo eran gaditanos, sino también genoveses, holandeses, franceses etc., venidos al olor de la boyante economía producida gracias al comercio con las Indias, que en 1717 logró que la Casa de Contratación se trasladara a Cádiz desde Sevilla.

Ese camino pasó a ser conocido como Real, y más tarde, como Calle Real, ya que el rey debía recorrerlo para llegar hasta Cádiz. Comenzaba por el norte, en el Puente Zuazo, construido para salvar el caño de Sancti Petri, que viene de la bahía de Cádiz, junto al islote de La Carraca, bordea por el este a la hoy ciudad de San Fernando, pasa por el puerto de Gallineras y el poblado de Sancti Petri, y desemboca por el sur, en el océano Atlántico, junto al islote del mismo nombre. Por tanto, comunica la bahía de Cádiz con el mar abierto. Favorecía el tráfico comercial y era muy transitado por pequeñas embarcaciones civiles que transportaban sal, arena, pescado, hortalizas... entre las poblaciones vecinas.

Los orígenes del Puente Zuazo no están documentados; de hecho, la primera referencia escrita que nos ha llegado de él es bastante tardía. Nos referimos al *Itinerario Antonino*, supuestamente escrito en el siglo II. Sin embargo, muy probablemente su construcción date de época fenicia. Sabemos además que durante la ocupación romana sirvió de soporte para el acueducto que llevaba el agua hasta Gades. Formaba parte de la Vía Augusta, que en esta zona tomaba el nombre de Vía Heráclea, ya que conducía hasta el templo que fue primero de Melkart y luego de Heracles/Hércules, destruido a mediados del siglo VI por Alí ibn Isa Ben Maimún para encontrar sus tesoros. Este templo gozó de gran fama en la antigüedad en todo el entorno del Mediterráneo.

(6) TORREJÓN, pp. 46-47.

neo, siendo su influencia no solo religiosa, sino también política y económica gracias al poder que ejercían sus sacerdotes⁷.

Las referencias en los textos clásicos son abundantes. De él nos hablan Estrabón, en el libro III de su *Geografía*⁸, y Pomponio Mela en su *Chorographia*⁹, entre otros autores. La situación del templo hoy no se conoce con exactitud, pero los hallazgos arqueológicos y las referencias en los textos clásicos apuntan a que se encontraría en un lugar muy cercano a la Punta del Boquerón, en las inmediaciones del islote de Sancti Petri, homónimo del caño.

Este templo recibió la visita de Aníbal, venido expresamente de Sagunto para cumplir con los votos a Hércules¹⁰, o de Julio César, amigo personal de Cornelio Balbo –con el que visitó el templo– y quien según nos cuenta Suetonio, lloró ante la estatua de Alejandro Magno¹¹.

Antes de que el cristianismo comenzara a extenderse por la zona, el mar ya había hecho estragos en el Heracleion. Ello y los constantes saqueos acabaron dejando sus piedras esparcidas, siendo conocidas por los lugareños como «piedras sagradas», es decir, *sancti petri*. Por esta razón, el islote y el poblado próximo al templo llevan este nombre. Sin embargo, más tarde, a partir de la expansión del cristianismo, *sancti petri* fue asimilándose a San Pedro, nombre que tomaron tanto el río y como el poblado situado entre Cádiz y Puerto Real, lo que por otra parte es muy comprensible en una zona de economía estrechamente relacionada con la pesca¹².

Ya hemos apuntado que el Puente Zuazo era el único punto que unía la isla y Cádiz con tierra firme. Con la intención de que los viajeros no tuvieran más remedio que continuar hasta Cádiz, esta ciudad se preocupó siempre de que en la isla no se desarrollara una infraestructura urbanística suficiente que lo hiciera posible, de manera que el Cabildo consiguió que se prohibiera construir casas incluso con pena de galeras¹³.

Por otro lado, la importancia del Puente Zuazo era tan decisiva que se hizo necesario aplicarle una política de control y vigilancia, para lo cual, en las

(7) Cf. BOCK CANO, L. de: *El templo de Hércules gaditano: realidad y leyenda*, Fundación Vipren, Chiclana de la Frontera (Cádiz), 2005.

(8) ESTRABÓN: *Geografía* II-III (trad. J.L. García Ramón, J. García Blanco y M. J. Meana Cubero) Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 2001, libro III, 5, 5, pp. 249ss.

(9) POMPONIO MELA: *De Chorographia o De situ orbis* III, 46.

(10) TITO LIVIO: *Historia de Roma desde su fundación XXI-XXV*. (trad., J. A. Villar Vidal), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 2001, lib. XXI, 21, 9, p. 40.

(11) SUTONIO: *Vida de los doce Césares* I-III. Traduc.: R. M. Agudo Cubas. B.B.G. Madrid, 2001, L. I, 7, p. 13.

(12) Esta teoría, ha sido elaborada por la autora teniendo en cuenta la traducción de las propias palabras latinas Sancti Petri en su contexto histórico, y los estudios realizado por Martín Almagro Gorbea. Cf.: ALMAGRO-GORBEA, M., y TORRES ORTIZ, M.: *La escultura fenicia en Hispania*, Real Academia de la Historia (Bibliotheca Archaeologica Hispana), 2010; ÍDEM: «La “Tumba de Melqart” del Herákleion de Gadir», *Madridier Mitteilunge*, núm. 54, 2013, 159-202.

(13) TORREJÓN CHAVES, J.: *El nacimiento de la Villa de la Real Isla de León*. Libro conmemorativo del 250 aniversario del nacimiento de la Villa de la Real Isla de León 1766-2016. Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes de San Fernando, 2017, 13-74.

proximidades del puente, se construye el castillo de San Romualdo, cuyas primeras referencias aluden a un privilegio dado por el rey castellano Alfonso X el Sabio, en el año 1268, y en el que figura un castillo en el «Logar de la Puente»¹⁴.

Durante la Edad Media, la Isla de León estuvo en manos de diferentes señoríos, pasando de los duques de Arcos a los Fonte y a los Ponce de León, siendo Juan Sánchez de Zuazo el que le dio su nombre, durante el reinado de Juan II de Castilla.

Pero, desde que en el año de 1338 Alfonso XI confirmarse la donación efectuada a favor de su criado Gonzalo Díaz de Sevilla, y este presentase la carta de donación real al Concejo del Castillo de la Puente, habrían de transcurrir más de cuatro siglos para contar con un cabildo municipal autóctono en la Isla de León, que acabaría con la formación del primer ayuntamiento independiente de Cádiz. El primer paso lo dio en 1729 Felipe V agregando a la Corona la Villa de la Isla de León, y mientras los duques de Arcos pleitean para impedirlo, el 11 de enero de 1766 el rey Carlos III promulgó un real decreto para la constitución del primer ayuntamiento de la ya Real Villa de la Isla de León¹⁵.

Naturalmente, la política borbónica que se venía aplicando desde Felipe V tenía ya las miras puestas en el desarrollo de la Real Villa para convertirla en capital de departamento marítimo. Ello trajo consigo un desarrollo urbanístico espectacular durante todo el siglo XVIII, periodo en el que se construyen los principales edificios de la villa y periodo también en que se producirá un considerable aumento demográfico, gracias a la población militar que con sus familias se establece en esta Real Villa, pero también gracias a toda clase de mano de obra y profesionales que eran tan necesarios para las construcciones que se estaban realizando. Por otra parte, se multiplican los tenderos de panaderías, pescaderías, mercados de abastos, carnicerías etc., necesarios para abastecer a una población que en tan poco tiempo se había multiplicado. Se estaba fraguando el despegue de la Isla de León como futura ciudad de San Fernando.

La tradición de construcciones navales estaba asentada en la Isla desde tiempos antiguos en el Real Carenero junto al Puente Zuazo, y en el siglo XVII ya se realizaban en lo que más tarde sería el arsenal de La Carraca. Pero este arsenal no se empezará a construir hasta las primeras décadas del siglo XVIII, en el islote de La Carraca, al norte de la villa, dentro de la misma política borbónica de la renovación de la Marina de Guerra de la Monarquía hispánica de la mano José Patiño, marqués de la Ensenada, y de Julián de Arriaga¹⁶.

(14) MOSIG PÉREZ, F.: *El Castillo de San Romualdo. Historia y documentos de un bien cultural de la ciudad de San Fernando (Cádiz)*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 2010, pp. 83ss.

(15) LÓPEZ GARRIDO, JL.: *La villa de la Real Isla de León, 1668-1768* Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999, p. 343.

(16) QUINTERIO GONZÁLEZ, J.: pp. 26-30 y 83-221.

El Puente de Ureña: piedras ostioneras neoclásicas frente a la bahía de Cádiz

Gaspar de Molina y Zaldívar, tercer marques de Ureña, auténtico representante de la Ilustración isleña, nació en Cádiz, el día 9 de octubre de 1741, en ese ambiente rico e ilustrado al que ya nos hemos referido.

Estudió en el Seminario de Nobles de Madrid, donde realizó las pruebas para ingresar en la Orden de Santiago. Luego marchó a Barcelona para ocupar el puesto de capitán del regimiento de caballería, a la vez que continuaba su formación tanto en las disciplinas de letras como en las de ciencias, especializándose en matemáticas, física, botánica y medicina.

Pero sus habilidades eran múltiples, de manera que inventó un artefacto para ventilar las salas de los hospitales; además, sabía labrar el cristal para construir anteojos y dominaba el arte de la pirotecnia, en el que consiguió un gran éxito en el espectáculo montado para la coronación de Carlos IV, entre otras variopintas destrezas por las que era conocido.

En 1805, un año antes de su muerte, participó en el proyecto para la instalación de la línea de telégrafo entre la Isla y Cádiz. Dejó escritas varias obras, entre ellas *La Pasmodia, poema en tono humorístico*; *Conclusiones de Física experimental*; *El imperio del piojo recuperado*, un poema de épica burlesca muy en boga en su época, y *Reflexiones sobre arquitectura, ornato y música del templo*. Además, dominaba el latín, el inglés, el francés y el italiano, fue un gran aficionado a las artes plásticas y un experto musicólogo.

En 1779 ya era vecino de la Real Villa de la Isla de León, donde, al haber quedado huérfano, se ocupa de sus hermanos y de la herencia familiar, que incluía la enorme hacienda del Zaporito.

Entre los años 1786 y 1787 presta su asesoramiento en las obras de la catedral de Cádiz. En 1787 marcha a Madrid para emprender un largo viaje de año y medio por Europa, de cuyas impresiones deja constancia en un manuscrito titulado «Noticias de mi Viaje a Francia, Inglaterra y Holanda», donde plasma el retraso que el movimiento ilustrado tenía en España con respecto al resto de Europa. Fue también autor de los planos del Real Observatorio de la Armada en San Fernando. En 1792 realizó un informe técnico sobre las condiciones del estado de seguridad del pantano de Pinos Puente, en la provincia de Granada, ya que amenazaba con una terrible catástrofe. Dicho informe fue desoído y, por consiguiente, la presa reventó, lo provocó inundaciones y más de 600 muertos¹⁷.

No hemos realizado más que una semblanza, un breve resumen de la vida de quien fue todo un ilustrado y para el que necesitaríamos sin duda mucho más que estas líneas dedicadas a su vida y a su obra. Sin embargo, mención aparte merece su contribución en el proyecto de la Población de San Carlos, ese proyecto borbónico citado anteriormente, para establecer en la Real Isla de León la capitanía de departamento marítimo. El lugar elegido fue el Monte del

(17) MARTÍNEZ RODRÍGUEZ DE LEMA, M.E.: *El Zaporito. 300 años de historia*, San Fernando, 2017, pp. 113ss.

Duque, al norte de la villa, entre el islote de La Carraca y los caseríos de Ossio y Fadraca.

Ureña fue nombrado director de las obras de la Población de San Carlos en 1789 por la Secretaría de Estado de Marina. Al incorporarse reformó el proyecto de Vicente Imperial Diguero, para resolver el tema económico¹⁸. Esta gran empresa se consiguió solo en parte, ya que la guerra impidió definitivamente su conclusión. Así y todo, la hoy ciudad de San Fernando cuenta con buena parte de ella que son edificios emblemáticos y muy significativos dentro de la arquitectura neoclásica. El Cuartel de Batallones, la Casa de Contaduría, hoy Escuela Naval de Suboficiales, el Panteón de Marinos Ilustres, que fue terminado ya en pleno siglo XX, y el Puente de Ureña, que ha quedado para la posteridad nombrado con el apellido del marqués.

Construido de piedra ostionera, característica de la zona, se ha conservado milagrosamente, puesto que en el pasado sirvió de telón de fondo para la práctica de tiro. Más pequeño y menos conocido que el famoso Puente Zuazo isleño, es también de gran belleza. Se encuentra hoy día bastante escondido, detrás de la Población de San Carlos, donde fue situado sobre un caño construido con el fin de que las pequeñas embarcaciones civiles pudieran llegar al Puente Zuazo sin pasar por el arsenal de La Carraca. Este caño, por el oeste, venía de la bahía, y por el este se unía al caño de las Astillas, que tiene forma de ángulo recto, cuyo lado sur se une al caño de Sancti Petri, y el lado norte, al caño de La Carraca, que es una prolongación del de Sancti Petri. Por tanto, el caño de las Astillas y el de La Carraca forman un triángulo rectángulo que rodea la llamada Isla Verde. El Puente de Ureña estaba alienado con el Panteón de Marinos Ilustres y el Camino de la Clica, de manera que el viandante realizaba un recorrido prácticamente en línea recta. Hacia la bahía, muy cerca, se encontraba el mal llamado Cementerio de los Ingleses, construido en 1809 para servir al Hospital de San Carlos¹⁹.



AGUADO, Gaspar de Molina y Zaldívar, III marqués de Ureña, retrato póstumo (1885). Museo las Cortes, Cádiz. (F.: de la autora).

(18) TORREJÓN CHAVES, J: *La nueva población de San Carlos en la Isla de León (1774-1806)* (tesis doctoral)I, Madrid, 1988, pp. 52ss.

(19) LÓPEZ MORENO, M.Á.: *Un campo santo sin epitafio*, edición del autor, La Línea de la Concepción (Cádiz), 2016.



Croquis de la situación del Puente de Ureña en el entorno del arsenal de La Carraca en la actualidad: 1. Puente de Ureña. 2. Panteón de Marineros Ilustres. 3. Caño de las Astillas. 4. Puente de Hierro. 5. Caño de la Carraca. 6. Antiguo puente de barcasas (“Los Bombos”). 7. Caño de Sancti Petri. 8. Puerta del Mar de la Carraca. Puerta de Carlos IV (Puerta de Tierra)

La idea de Ureña era dirigir la calle principal de la Población de San Carlos, que venía por el lateral del Panteón de Marineros Ilustres, hasta el Puente de Ureña, que empalmaba con el camino hacia los bombos de La Carraca, que era un puente de barcasas desmontable, único paso para acceder al arsenal que en sí mismo se construyó en una isla, ya que no existía el actual Puente de Hierro. Al pasar el puente de barcasas, se accedía al arsenal por la Puerta de Carlos IV, que se encontraba justo enfrente de los bombos y que fue trasladada al lugar en que se encuentra hoy, piedra a piedra, en el año 1960.

Cuando las pequeñas embarcaciones procedentes de la bahía pasaban bajo el arco del Puente de Ureña, continuando de frente, llegaban al lado sur del caño de las Astillas, y al final, virando a estribor hacia el sur, al Puente Zuazo. Pero también, virando a babor, hacia el norte se llegaba al caño de La Carraca.

En el puente en sí, Ureña realizó una obra de estética neoclásica con una fábrica de piedra bien labrada, con un solo ojo de arco muy rebajado, con idea de que las embarcaciones pequeñas pudieran pasarlo sin dificultad, y a las que fueran de un tamaño algo mayor, se instalaba un mástil desmontable.

A la calzada del puente se accede por medio de unos escalones. Está pavimentada con ladrillo y tiene forma de saeta empinada hacia la zona central del arco. El puente se encuentra bordeado en ambos laterales por un



El puente de barcazas frente al arsenal de La Carraca, años cincuenta del siglo pasado. Foto cedida por Juan Antonio Vijande

pretil de lomo de asno, y cada una de sus cuatro puntas está adornada por una estola esculpida con círculos en columnas superpuestos, coronada por un dintel y terminada en tres borlones. Hoy día el caño sobre el que está construido el Puente de Ureña se encuentra seco y cortado por la carretera de la Clica.

Las cartelas del Puente de Ureña; literatura epigráfica al más puro estilo neoclásico

Sobre las piedras clave, de cada lado exterior se colocó una cartela de mármol, enmarcada bajo un dintel y estolas laterales con la decoración de círculos sobrepuestos en columnas, rematadas con tres borlones cada una, del mismo modo que las puntas del pretil la balaustrada.

En la cara de poniente aparece cincelada la siguiente inscripción:

REINANDO
CARRLOS IV
AÑO DE MDCCXCII

De esta manera paga su tributo al quinto rey de la dinastía borbónica, en cuyo reinado se concluyó su construcción, que heredó el proyecto de su padre, Carlos III, quien fue verdaderamente el epicentro de la Ilustración española.

M.^a ELENA MARTÍNEZ RGUEZ. DE LEMA

Actualmente, esta inscripción se encuentra muy desgastada. No olvidemos que cuando el puente se terminó de construir, en 1792, hacía ya cuatro años que Carlos III había muerto y ocupaba el trono su hijo Carlo IV, aunque la población llevaba el nombre de San Carlos en honor de su padre.

Y en la cara de levante aparece la siguiente leyenda:

URBEM
QUAM STATUO
VESTRA EST.
SUBDUCITE NAVES



Puente de Ureña. Arriba, vista general; abajo, a la izquierda, placa de la cara este; abajo a la derecha, placa de la cara oeste. (Fotos: la autora)

Se trata de parte de dos versos de la *Eneida*, (Vg. En. L. I, 573-574), versos muy bien escogidos y con un hondo significado, muy apropiados para el lugar que ocupan.

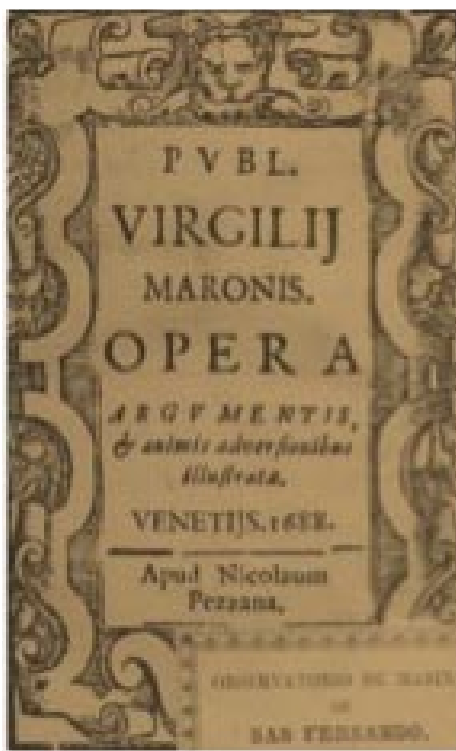
Es muy posible que aquellos hombres que protagonizaron la Ilustración isleña, y que verdaderamente sabían latín, antes de decidir qué frase presidiría el puente en la cara que da al mar, leyesen el ejemplar de las obras completas de Publio Virgilio Marón, que hoy se conserva entre los fondos humanistas de

la Biblioteca del Real Observatorio de la Armada en San Fernando. Nos referimos a «PVBL. VIRGILIJ MARONIS. OPERA. *Argumentis, et animis adversionibus illustrata.* Venetijs, 1688. Apud Nicolaum Pezzana»²⁰. Si lo hicieron, no fue en el Observatorio de San Fernando, ya que todavía no era más que un proyecto que, como hemos dicho, también realizó Ureña. Pero pudieron muy bien hacer sus consultas en la biblioteca del Observatorio de Cádiz; o en sus bibliotecas privadas, como la que poseía Gaspar de Molina y Zaldívar en su casa de la Calle Real. Podrían muy bien haber consultado esta misma edición u otras tantísimas, ya que la obra de Virgilio ha sido editada en múltiples ocasiones.

La lectura de la cartela del Puente de Ureña plantea las siguientes incógnitas:

¿Por qué se eligió a Virgilio y la *Eneida* y por qué estos versos precisamente y no otros? Para aclarar estas incógnitas nada mejor que apoyarnos en el propio poeta y su obra la *Eneida*.

Sobra aquí, desde luego, hacer una exhaustiva biografía de este insigne poeta del que nos han llegado noticias a través de diversas vías, transmitidas en manuscritos a partir del siglo IX. La más importante de todas es la de Berna o *Vita Bernensis*²¹, que en lo esencial se remonta hasta Suetonio pasando por Donato. Las fuentes primarias son ante todo el propio testamento de Virgilio, las cartas de Augusto, el escrito de Asconio Pediano contra los críticos de Virgilio, y una vida escrita por sus amigos más cercanos basada en una fervorosa veneración por el poeta. El llamado *Donatus auctus*, aparecido en el siglo



«PVBL. VIRGILIJ MARONIS. OPERA. *Argumentis, et animis adversionibus illustrata.* Venetijs, 1688. Apud Nicolaum». Fondos antiguos de la Biblioteca del Real Observatorio de la Armada en San Fernando. Cádiz. F.: la autora

(20) MARTÍNEZ RODRÍGUEZ DE LEMA, M. E.: *Los fondos humanísticos del Real Instituto y Observatorio de la Armada en S. Fernando*, Cádiz, 2004, pp. 238-239.

(21) VIRGILIO MARÓN, P.: *Bucólicas* (trad., T. A. Recio García y A. Soler Ruiz) Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 1990, p. 14.

xv, carece de valor biográfico, aunque representa un testimonio importante de la leyenda medieval de Virgilio.

Solo recordaremos algunos datos, los más necesarios, para comprender por qué aquellos hombres de la Ilustración isleña se fijaron en Virgilio y su obra para la elección de estos versos que constan no solo en las placas de Puente de Ureña, sino también en la placa de la Puerta del Mar de La Carraca.

Publio Virgilio Marón nació en Andes, cerca de Mantua, el año 70 a.C. Sus padres fueron Virgilio Marón y Magia Pola. Tuvo dos hermanos, que fallecieron antes que él, y se crio en un ambiente modesto. A la muerte de su padre, su madre se volvió a casar y tuvo otro hijo, llamado Próculo. De niño estudió en Cremona, pero cuando vistió la toga viril, a los quince años, empezó su formación en retórica, primero en Milán y luego en Roma, como era costumbre. Estudió filosofía, matemáticas y medicina. Admiraba a Lucrecio y se introdujo en el círculo de los epicúreos. Vivió la agitada época de final de la República romana, tiempos convulsos que hicieron que su familia se refugiara en la casa de Sirón en Nápoles.

En el año 41 a.C., las tierras recibidas por la herencia de su padre se vieron afectadas por la expropiación de terrenos en la Transpadana para recompensar a los veteranos de guerra. Sabemos que, gracias a la intervención de Asinio Polión, jefe de la Comisión Agraria, le fueron restituidas o al menos indemnizadas.

Su primera gran obra, las *Bucólicas*, es de estos primeros años (42-39 a.C.) y significó la cimentación de la fama poética de Virgilio. Más tarde se introdujo en el círculo de Mecenas, que lo acogió bajo su protección, y empezó a escribir las *Geórgicas*, obra que denota su gusto por la naturaleza y la vida tranquila, muy de acuerdo con el carácter tímido del poeta, que era un hombre moreno, de rostro campesino y hablar atropellado.

Su fama crecía de día en día, sin que afectara a su forma de ser, y poco después de terminar las *Geórgicas*, convertido en poeta de la corte de Octavio Augusto, comenzó a escribir su obra suprema, la *Eneida*, la nueva epopeya del pueblo romano.

Octavio, que supo ver la calidad de la poesía de Virgilio, lo acogió bajo su protección y se convirtió en el mecenas de quien fue su compañero de estudio y amigo²². Pero Augusto no le prestó su mecenazgo de manera gratuita, sino que, a cambio, le encargó un poema épico que debía enlazar los orígenes de Roma con la cultura griega, a la que los romanos admiraban profundamente. El poema debía además proclamar el origen divino de la estirpe Julio-Claudia, a la que pertenecía el mismo Augusto y su ya difunto tío abuelo y padre adoptivo, Julio César. Por tanto, Virgilio debía escribir una auténtica obra de propaganda imperial y de alabanza a la *Pax Augusta*, que era el objetivo de Octavio, la cual sería difundida en los círculos literarios de más alto nivel, pero que también en ella los niños en la escuela aprenderían a leer.

(22) BIELER, L.: *Historia de la literatura romana*, Biblioteca Universitaria Gredos, Madrid, 1980, pp. 185ss.

Al cabo de doce años, la obra llega a su madurez; pero Virgilio no se sentía satisfecho y decidió marchar a Grecia y Asia Menor para conocer de primera mano los lugares donde se localizaba la leyenda de Eneas. Antes de partir trató de arrancarle a su amigo Vario la promesa de que, en el caso de que le sucediera algo, no permitiera la publicación de la *Eneida* inconclusa. Cuando se encontró en Atenas con Augusto, este le persuadió de realizar el viaje de regreso juntos. Al pasar por la ciudad de Megara, el poeta enfermó, y pocos días después murió en Brindisi, el 21 de septiembre del año 19 a.C., dejando la *Eneida* sin los retoques finales. Afortunadamente, su amigo Vario no cumplió los deseos del poeta y la *Eneida* se publicó²³.

En esta obra, Virgilio hizo mucho más que escribir una epopeya. El poeta compuso la obra cumbre de la poesía épica universal de todos los tiempos, un poema donde los dioses manejan los destinos de los hombres a su antojo, obra de héroes, reyes y grandes hazañas, de una perfección literaria exquisita que no ha sido superada todavía hoy día, más de 2.000 años después, a pesar de haber sido publicada sin la última revisión de su autor. Se inspiró en Homero y parte de la caída de Troya, una larga guerra que enfrentó a dos pueblos griegos: los aqueos y los troyanos, desencadenada por el rapto de Helena, la esposa del rey Menelao, perpetrado por el príncipe troyano Paris. Troya era inexpugnable gracias a su fabulosa muralla de piedras ciclópeas. Pero los aqueos logran entrar en la ciudad gracias a la astucia de Odiseo. Fingen su derrota y consiguen convencer a los troyanos de que acepten una falsa ofrenda a los dioses en forma de caballo. Los troyanos abren las puertas e introducen al gigantesco animal de madera, que llevaba dentro escondido un grupo de soldados escogidos. Mientras que, ebrios de alegría y de vino, celebran su supuesta victoria, del vientre del caballo desciende un pelotón de soldados escogidos que, sin apenas esfuerzo, da entrada al resto del ejército aqueo, que coge desprevenidos a los troyanos e incendia la ciudad.

El caos es total. El pánico y la destrucción se apoderan de Troya. Pero Virgilio se fija en un personaje que en la *Iliada* pasa casi desapercibido: Eneas, al que convierte en su héroe griego, fundador de la nueva Troya que sería Roma²⁴.

Eneas logra salvar a su padre, Anquises, y a su hijo Ascanio. Su esposa, Creusa, se pierde entre el gentío. Esto debe suceder así para que se cumplan los designios de los dioses, ya que en el futuro Eneas deberá unirse a la princesa Lavinia, una nueva esposa con la que fundará un nuevo linaje en una tierra nueva y lejana.

El héroe embarca con ellos y sus compañeros, y juntos emprenden un largo viaje que recuerda a la *Odisea* de Homero.

Pero la todopoderosa diosa Juno alberga en su corazón un rencor y un odio profundo a los troyanos desde el famoso juicio de Paris²⁵, en el que fue

(23) Ibídem, p. 188.

(24) HOMERO: *Iliada* (intr., trad. y notas. Emilio Crespo Güemes), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 2000, pp. XIIss.

(25) VIRG, *En.* I, pp.26ss.

vilmente humillada por este príncipe, que prefirió la belleza de Venus, entregándole la manzana de la discordia a la diosa del amor y de la belleza y despreciando a la esposa de Júpiter. Por tanto, urde su venganza, y cuando las naves de Eneas y sus compañeros habían ya rodeado Sicilia y estaban a punto de hacer la travesía por el mar Tirreno hasta el Lacio, pide ayuda a Eolo para que suelte la furia de los vientos y hunda las naves de Eneas.

De esta manera se produce una fuerte tempestad que los sacude violentamente y los hace naufragar. Varias naves son destrozadas, y se ven flotar entre las olas algunos cuerpos de los troyanos y algunos de los tesoros que transportaban consigo²⁶.

Pero he aquí que Neptuno oye el estruendo y ve la flota de Eneas desparmada entre las olas. No perdona a su hermana Juno la intromisión en el mandato del mar, y expulsa enérgicamente al Céfiro, al Euro, y a Eolo, encerrándolos en la cárcel de los vientos. Al punto barre las nubes y vuelve la calma.

Entretanto, Venus suplica a su padre Júpiter para que ayude a su hijo, que es a la vez nieto del padre de todos los dioses, que la tranquiliza y le asegura que, tal como tiene previsto, conseguirá reinar en el Lacio.

Solo siete naves se han salvado. En ellas, Eneas y algunos de sus compañeros logran acercarse a la orilla y desembarcar a ciegas en tierra firme pero desconocida, náufragos por el rencor de Juno, pero salvados por el amor maternal de Venus.

Entonces el héroe, en compañía de su fiel amigo Acates, decide explorar el territorio al que han llegado, y su madre, Venus, como siempre, está dispuesta a ayudarlo. Se hace la encontradiza disfrazada de muchacha y le informa de que ha llegado al reino púnico, donde la soberana Dido, procedente de Fenicia, está levantando una nueva ciudad. Ella es la viuda y sucesora del rey Siqueo, a quien su hermano Pigmalión asesinó en Fenicia. Por este motivo hubo de salir huyendo, para fundar la nueva Tiro que sería Cartago.

Luego llegan a esta ciudad, todavía a medio construir, y esperan a la reina al pie de un espacioso templo. Cuando ella aparece su belleza les nubla y, tras presentar sus respetos y referirles sus desventuras, son acogidos bajo la hospitalidad de la soberana.

Mientras tanto Venus estaba poniendo en marcha otro nuevo plan: la reina debía enamorarse perdidamente de Eneas. Para ello nada como la ayuda de su obediente hijo Cupido, que, solicitado siempre con su madre, disparó sobre ella su flecha, pero la de la punta de plomo. Así irremediablemente el amor entre Dido y Eneas sería imposible y desgraciado.

Todo esto estaba sucediendo mientras Dido ya se sentía pinchada por la flecha de Cupido, aunque desconocía cuál era el metal de su punta. Por eso respondió así a las palabras de Eneas²⁷.

(26) *Ibidem*, pp. 146ss.

(27) *Ib.*, pp. 695ss.

Voltis et his mecum pariter considerare regnis? (Virg., *En. I*, 572)

«¿Deseáis asentaros aquí conmigo en estos reinos?»

La pregunta de la soberana significaba todo un ofrecimiento de ella misma y de su territorio a los recién llegados. Por tanto, se produce un gran silencio entre los asistentes. Nadie se atreve a hablar. Entonces, la reina, tomando la palabra, se responde a sí misma delante de todos:

Urbem quam statuo vestra est. Subducite naves (Virg. *En. I*, 573)

«La ciudad que estoy levantando es vuestra. Sacad a tierra vuestras naves».

Es decir, dejad las embarcaciones en seco ya que no vais a necesitar navegar más, porque os ofrezco mis tierras para que os quedéis aquí con nosotros, pero no como extranjeros, sino que la reina usa la palabra latina *pariter*, es decir, «en condición de igualdad».

Se trata de una frase puesta por Virgilio en boca de una mujer: Dido. En el siglo XVIII era verdaderamente insólito y extraordinario que presida el paso de tierra a mar de una población militar, la de San Carlos, una frase de un personaje femenino esculpida en piedra de mármol con palabras de acogida y hospitalidad.

Esta lectura nos hace pensar en los hombres que vivieron la Ilustración isleña y tomaron las decisiones en la realización del proyecto de la Población de San Carlos. Al menos en cierta medida, se adelantaron a su época en cuanto a la falta de prejuicios hacia el sexo contrario, poseían una gran sensibilidad artística, gran conocimiento de la literatura latina, y decidieron dejar plasmado ese verso en la cara este del Puente de Ureña, donde permanece, aunque muy desgastado, 227 años después, pero más de 2.000 desde que fue escrito por Virgilio.

Es la cara que da paso al mar, la que debía despedir a los marineros que en sus embarcaciones hacia la bahía de Cádiz y para ello pasaban bajo el Puente de Ureña. Esos marineros, como los troyanos en Cartago, también estaban en una ciudad que se estaba construyendo, y el Puente de Ureña los había recibido con los brazos abiertos, como Dido a Eneas y a sus compañeros, invitándoles a quedarse en un momento en que la Real Isla de León necesitaba de toda clase de profesionales y mano de obra para llevar a cabo el proyecto de la Población de San Carlos. Los isleños de entonces desconocían el destino de esta nueva población, que pronto se vería truncado por los avatares históricos de principios del siglo XIX. Dido también desconocía el destino que los dioses habían preparado para ella y Eneas, y que pronto su recién nacido amor acabaría en desgracia.

Eneas se marchó, y la reina no lo pudo soportar, entregándose a la muerte por su propia voluntad. La amargura de este amor truncado fue el origen poético y mitológico del profundo odio que en el futuro se tuvieron las entonces dos naciones más importantes del Mediterráneo: Roma y Cartago. Fue también el origen de las Guerras Púnicas; origen del juramento de odio eterno

de Aníbal en contra de Roma y los romanos; base de la premisa que hizo famosa Catón: *Cartago delenda est*, es decir, Cartago debe ser destruida, completamente aniquilada, no debe quedar en ella piedra sobre piedra²⁸.

Así también el espíritu de la guerra revoloteaba ya muy cerca por encima del puente de Ureña.

Lleno de dolor, nuestro héroe abandona a Dido sin saber que estaba preparando su pira mortal. Él es el *pius*, es decir «el querido de los dioses» y debe cumplir el destino que ellosle han asignado.

Interpretación y estudio de la epigrafía de la Puerta del Mar de La Carraca

Las naves son de nuevo aparejadas, y con la llegada de los vientos favorables, los troyanos zarpan y por fin cruza el Tirreno y atracan en Cumas, donde desembarcan²⁹. Suben por el bosque de Trivia, llegan al dorado templo de Apolo, muy cerca de la caverna donde moraba la sibila, que daba paso al reino de Plutón y Proserpina. Lo primero de todo, faltaría más, es cumplir con los ritos sagrados debidos a los dioses, pero inmediatamente se dirigen a presencia de la sibila, que los había hecho llamar. Ella, en trance divino, ve el futuro y confirma la unión de Eneas a una princesa extranjera, pero también le advierte de que habrá de sufrir horribles guerras. Eneas no se asusta del futuro que le espera. Solo suplica a la sibila un don: la gracia de volver a ver a su difunto padre. La sacerdotisa le advierte de que, aunque entrar en la oscura morada de Plutón es cosa fácil, lo realmente difícil es volver vivo de ella a la superficie de la tierra. Pero que, si continuara en su empeño, debe primero encontrar en el bosque la rama de oro puro de Juno que crece oculta a los mortales, para ofrecérsela a Proserpina como salvoconducto. Al instante aparece una pareja de palomas blancas, en las que el héroe reconoce la ayuda de su madre, Venus, las cuales le guían hasta el punto del bosque donde se esconde la rama de oro³⁰. Con ella en la mano, y en compañía de la sibila, se adentra en el antro y pasa al vestíbulo del infierno (inferi, «mundo inferior, inframundo»), donde moran los remordimientos vengadores, la triste vejez, el miedo, la furia, el hambre, la muerte, la pobreza y la pena; y en las orillas de la Laguna Estigia contemplan a los que han muerto sin recibir sepultura, desdeñados sin piedad por Caronte, un espantoso barquero, lleno de mugre, que navega de una a otra orilla del Aqueronte, transportando solo a las almas que pagan el óbolo. Sin embargo, a ellos les corta el paso porque estaban vivos. Entonces la sacerdotisa muestra la dorada rama y lo convence de que les permita seguir adelante. Antes de llegar al Tártaro se topan con los ladridos tres veces estruendosos de Cerbero, su guardián, cuyo propietario es el

(28) Ib., IV, pp. 494ss.

(29) Ib., VI, pp. 1ss.

(30) Ib., pp. 136-137.

mismísimo Plutón. Oyen los llantos de las almas de los niños muertos sin apenas vivir, los inocentes condenados, y entre ellos ve a Dido. Lloro, le pide perdón, le suplica, pero ella le vuelve el rostro y sigue adelante³¹.

Por fin llega a la entrada del Elíseo, prende la rama de oro en el dintel cumpliendo su deber para con Proserpina y así asegurarse el regreso al mundo de los vivos. Allí, en la región del gozo, donde todo es aire fresco, luz, campos verdes, y donde los cánticos de alegría se oyen por doquier, contempla la felicidad de los que sufrieron heridas por la patria, de los castos sacerdotes, de los que ennoblecieron sus vidas con las artes y de los que lograron que los hombres los recordaran por hacer el bien.

Y en el fondo de un valle verde brillante, sobre una gran piedra, se hallaba su padre, Anquises, el que fue elegido por Venus para yacer con ella. Una diosa unida a un mortal que le engendraron como hijo de doble naturaleza, mitad divina, mitad humana. El abrazo entre padre e hijo desborda, aún más si cabe, la poesía de Virgilio³².

A partir de este momento, Anquises va relatando a Eneas el futuro que le espera: de Lavinia tendrá otro hijo, Silvio, raza de reyes que mandarán en Alba Longa, hasta que la princesa Ilia, conocida como Rea Silvia, se una al dios Marte y nazca el futuro rey Rómulo, que dará nombre a la Roma que desde sus siete colinas extenderá su dominio por la tierra.

Por la parte de su hijo Julio (Ascanio) vendrá la estirpe Julia, y de su descendencia nacerá Julio César. Luego César Augusto fundará la Edad de Oro en los campos del Lacio, donde Saturno reinó un día, extendiendo su imperio hasta los garamantes y los indios.

Sin lugar a dudas, Virgilio aquí está alardeando de sus conocimientos de historia, pero además está consiguiendo los objetivos que Augusto le encomendó:

- 1) vincular los orígenes de Roma y de la dinastía Julio-Claudia con la civilización más culta y admirada de su época: Grecia, ya que los troyanos eran griegos;
- 2) dar por sentado el origen divino de la misma, por un lado con Venus, la diosa del amor, y por otra con Marte, el dios de la guerra.

A partir de este momento, Anquises ya no llama a su hijo troyano, sino romano:

*excudent alii spirantia mollius aera
(credo equidem), uiuos ducent de marmore uultus,
orabunt causas melius, caelique meatus
describent radio et surgentia sidera dicent:
tu regere imperio populos, Romane, memento
(Virg. En. VI, 847ss.)*

(31) Ib., pp. 295ss.

(32) Ib., pp. 744ss.

M.^a ELENA MARTÍNEZ RGUEZ. DE LEMA

«Otros habrá –lo creo– que con rasgos más suaves esculpan bronces que espiran hábitos de vida y que saquen del mármol rostros vivos, que sepan defender mejor las causas y acierten a trazar con su varilla los giros en el cielo y anuncien la salida de los astros:

Tú, romano, acuérdate de gobernar los pueblos con tu autoridad».



Puerta del mar del arsenal de La Carraca y detalles. F.: la autora

Pero lo que vemos en la cartela de la Puerta del Mar de La Carraca no es verdaderamente ese verso, sino una adaptación; es decir que quienes decidieron en el siglo XVIII colocarlo ahí, cambiaron en él dos palabras. Como las traducciones de la Eneida no recogen el significado de esta adaptación, han aparecido algunos intentos, que no han conseguido entender verdaderamente el texto, como estos:

«Acuérdate, España, de regir los mares con el Imperio»³³

(33) LLAMAS PRIETO, E., y FERNÁNDEZ LEÓN, G. 1918, p. 3. BARROS CANELA, J.R.: pp.48-49; y CORZO SÁNCHEZ, R., y otros: pp. 62-63.

«Acuérdate de regir con tu imperio las rutas de España»³⁴.
 «Acuérdate España de que tuyo fue el imperio de los mares»³⁵.

El verso, compuesto por seis palabras, se puede entender correctamente sin necesidad de realizar un estudio especializado o una analítica morfosintáctica. Basta para ello un simple estudio comparativo.

Verso original Virg., En. VI, 850 TU REGERE YMPERIO POPULOS, ROMANE, MEMENTO	Verso adaptado. Puerta del Mar de La Carraca TU REGERE YMPERIO FLUCTUS, HISPANE, MEMENTO
--	--

La primera palabra que aparece es «TU», y consta en los dos textos. No debe omitirse nunca en una traducción del latín al castellano, debido al alto carácter enfático que tenía el uso de los pronombres personales en latín. Aquí va reforzado por el vocativo *Romane* en el verso original, o por *Hispane* en el adaptado, a los que van respectivamente asociados. Pero, insistimos, la palabra «TU» no se puede omitir. Es el sujeto de la oración y se refiere al interlocutor inmediato, la persona que lee la cartela, por ejemplo, cada uno de los marinos o marineros que pasaban por esta puerta y se detenían para leerla.

La segunda es «REGERE», que aparece igualmente en ambos textos y significa “gobernar” y es el complemento de régimen, es decir el suplemento de «MEMENTO».

La tercera es *YMPERIO*. También aparece en ambos textos. Está escrita con y griega, y no con i latina, pero este no es el problema, ya que es una licencia de la época escribirla de una u otra manera. Para comprender bien su significado hay que tener en cuenta lo siguiente.

Hemos dicho que Virgilio murió en el 19 a.C. y que comenzó a escribir la *Eneida* dieciséis años antes, cuando Roma era todavía formalmente una república y quedaban nueve años para que Augusto, primer emperador, empezara su gobierno. Hay que pensar que en esa época no estaba todavía en la conciencia de los romanos, y menos en la de Virgilio, el concepto de que había un emperador que gobernaba el Imperio romano. Este concepto fue establecido muy posteriormente por los historiadores³⁶. Esto quiere decir que

(34) LUNA, J.C.: «La Carraca», *Abc* de Sevilla, 15 de febrero de 1938.

(35) BLANCO, R.: «Don Álvaro de Bazán», *Diario de Córdoba*, 9 de febrero de 1898, que traduce: Para realizar esta traducción llega a cambiar la palabra latina *HISPANE* que aparece en la inscripción por *HISPANIAE*.

(36) Sobre el tema histórico del Principado romano existe una amplísima bibliografía, de entre la que destacamos MUÑOZ VALLE, I.: «La concepción del Imperio Romano como Principado», *Cuadernos de Filología Clásica*, núm. 3, 1972, 115-126, o ALFÖLDY, Géza: *Nueva historia social de Roma*, Sevilla, 2012, entre otros.

la palabra *YMPERIO* aquí no significa «Imperio», sino «autoridad», «mando», es decir, se trata de un falso amigo entre el latín y el castellano.

En 1898, tras el desastre de Cuba y Filipinas, durante mucho tiempo en España se añoró aquel fabuloso imperio perdido definitivamente, que se había conseguido sin duda por la conquista del mar. De esta manera la prensa, a veces en manos de quienes usaban más la imaginación que los conocimientos de la lengua latina, confundió la palabra latina *YMPERIO* con la castellana *imperio*, forzando traducciones erróneas y bastante peregrinas de la inscripción de la cartela de la Puerta de Mar de La Carraca³⁷. Debido a que en la lengua latina los determinantes posesivos de primera y segunda persona apenas se usan en la lengua escrita, al realizar la traducción al castellano debemos suplirlo. Por tanto, el ablativo «YMPERIO» se debe traducir por el sintagma «con tu mando». En el periodo que va del año 27 a.C. al 235 d.C., los propios romanos consideraban que el gobierno que los presidía era un Principado porque el que gobernaba era el princeps, es decir «el hombre principal», título otorgado por el Senado por primera vez a Octavio Augusto después de la batalla de Actium en el año 31 a.C.; por tanto, todavía no existía la idea de Imperio ni de emperador. El Principado romano no es más que el periodo de evolución de las instituciones republicanas a las imperiales.

La cuarta palabra en el verso original es «POPULOS», que está en plural. Es el complemento directo de «REGERE» y significa «pueblos». Es una de las dos palabras que se cambiaron en el verso adaptado. En él aparece «FLUCTUS» en su lugar, que está en plural, y es el nuevo complemento directo del mismo infinitivo *REGERE*. *FLUCTUS* significa «ondas», «olas»; en lenguaje poético se puede muy bien traducir por «mares».

La quinta palabra en el verso original es el vocativo *ROMANE*, que no significa «Roma», es decir el nombre propio de esta ciudad, sino «¡romano!», que es el adjetivo gentilicio de quien es o habita en esa ciudad o su territorio y por tanto que es una palabra diferente de «Roma». Esta quinta palabra fue cambiada en el verso adaptado por el vocativo «HISPANE», que no significa «Hispania», ni «España», sino «hispano», aunque en el siglo XVIII se podía traducir muy bien por «¡español!», que es también otra palabra diferente. Pues bien: para que una traducción sea correcta y fiel a lo que expresa el texto original traducido, lo primero que debe hacer es respetar lo que está escrito en ese texto.

La sexta y última es *MEMENTO*, que aparece igualmente tanto en el verso de la *Eneida* como en el adaptado. Se trata de un potente imperativo que significa «acuérdate», «ten presente». En este caso debemos decir que el latín como lengua madre del castellano transmitió el uso de infinitivo como

(37) Cf.: «La Liga Marítima Española» 20 de octubre de 1902 p. 11. Este artículo editorial recoge el consejo de Carlos I de España y V de Alemania su hijo de que, para conservar sus Estados en paz y poner freno a sus enemigos, procurase el dominio del mar. Recoge además, sin traducirla, la inscripción de la Puerta del mar del arsenal de La Carraca de la siguiente manera: *Tu regere imperio fluctus Hispaniae memento*. Cambia *HISPANE* por *HISPANIAE*, por tanto, confunde el gentilicio «español» con el nombre propio «España».

complemento suplemento de un verbo intransitivo, que en castellano es pronominal («acordarse»), y la diferencia con el latín es que va introducido por un enlace que es la preposición de, que en latín no se usa.

Dicho todo esto, podemos concluir que la traducción completa del verso adaptado sería «Tú, español, acuérdate de gobernar los mares con tu autoridad»

Pero, para entender bien unas palabras, debemos analizar también su contexto, y en él vemos que son palabras de paz, no de dominio imperial, ya que Anquises, desde el Elíseo, es decir, desde lo que era el equivalente al cielo de la cultura cristiana en el mundo clásico, explica a su hijo Eneas cómo debe aplicar esa autoridad para gobernar en los versos siguientes:

*hae tibi erunt artes, pacique imponere morem,
parcere subiectis et debellare superbos* (Virg., *En.* VI, 850-851ss.)

«Estas serán tus artes: imponer leyes de paz, conceder tu favor a los humildes y abatir combatiendo a los soberbios».

De esta manera, con este análisis hemos situado las palabras de la Puerta del Mar en su contexto, que es como mejor se entienden.

Conclusiones

En conclusión, debemos decir que la construcción del arsenal de La Carraca y la Población de San Carlos en la Real Isla de León, hoy ciudad de San Fernando, provocó un enorme crecimiento demográfico y un gran desarrollo urbanístico, artístico y económico, significando el punto de partida de la ciudad tal como la conocemos en la actualidad.

Esta transformación tuvo lugar en medio del movimiento de la Ilustración española que, siguiendo las tendencias europeas, abraza el estilo neoclásico como expresión del pensamiento ilustrado. En arquitectura sigue la norma que en Italia Francesco Milizia (1725-1798) recogió en *Principi di Architettura Civile* (1781), y en Francia, el abate Marc-Antoine Laugier (1713-1769) en sus obras *Essai sur l'Architecture* (1752) y *Observations sur l'Architecture* (1765). Un estilo funcional y práctico que utiliza los elementos clásicos, contrapuesto al estilo barroco que, a pesar de todo, seguirá todavía utilizándose para poco a poco ir desapareciendo.

Este estilo en la Real Villa de la Isla de León utilizó el material que desde la antigüedad ha sido la base de sus construcciones, muy abundante en la zona, sólido pero maleable: la piedra ostionera. Como ejemplos conservados actualmente citaremos, entre los de tipo religioso, la Iglesia Mayor y la del Cristo, siendo esta última la verdadera perla del arte neoclásico en toda la bahía de Cádiz. Como ejemplo del estilo neoclásico civil citaremos al Ayuntamiento, cuya belleza y monumentalidad lo han hecho uno de los más importantes de España. En el ámbito militar se encuentran

las diversas construcciones del arsenal de La Carraca y la Población de San Carlos, y en ellas, la Puerta del Mar y el Puente de Ureña. En ambos monumentos se colocaron, a modo de colofón, sendas inscripciones que han quedado para la posteridad, estableciendo un hilo urbanístico-literario de manera que los marinos y marineros que se dirigían desde la población de San Carlos a La Carraca, pasaban por el Panteón de Marinos Ilustres; seguían hacia el Puente de Ureña, donde podían leer el mensaje de acogida de Dido en su cartela; continuaban por el camino de la Clica hasta el puente de barcazas; se encontraban directamente en la Puerta de Carlos IV, todavía en su lugar original, y luego pasaban por la Puerta del Mar que lucía su cartela por el lado contrario al actual.

En ella aparece un verso nuevo, bien construido, que demuestra conocimiento de la lengua latina, totalmente en paralelo con el hexámetro original de Virgilio escrito en la *Eneida* VI, 850. Conserva la melodía y el ritmo dactílico y, como las palabras de Anquises, vinieron del más allá para profetizar el futuro.

En el Puente de Ureña quien habla es la reina fenicia Dido desde Cartago. Llegó allí porque fue expulsada de su patria, Tiro, por el asesino de su marido, pero construyó una nueva Tiro en Cartago. Vencida Troya, Eneas llegó a su presencia mientras estaba construyendo esa nueva ciudad, pero su destino no estaba junto a ella, sino en el Lacio, donde surgiría una nueva Troya que sería Roma, mandato divino de futuro que recibió por boca de su padre, Anquises.

Carlos IV recogió los designios de su padre, Carlos III, en cuanto a la construcción de una también nueva población en la Real Isla de León, la de San Carlos, y también con una misión de futuro.

El rigor científico de la historia exige razones políticas, económicas, y sociales, pero la poesía necesita de razones menos recias, más jugosas y espirituales, y el mito ennoblece cualquier actuación humana y encaja perfectamente en ella.

El paralelismo que hemos ido estableciendo en este artículo explica el hecho de que en el Puente de Ureña y la Puerta del Mar de La Carraca se colocaran estos versos del poeta Virgilio, y nos está hablando de que en la época de la Ilustración isleña hubo hombres con profundo conocimiento del latín y de la cultura clásica que contribuyeron al enriquecimiento urbanístico de la ciudad que fue capital de departamento marítimo en el sur de España, aportándole un valor añadido histórico literario poético moderno. Los seres humanos no resistimos el paso del tiempo, pero las piedras de sus monumentos son testigos que nos cuentan sus logros. Acerquémonos, pues, a estos monumentos. Toquemos sus piedras. Sintamos a través de sus sillares el peso de los siglos. Oigamos qué tienen que decirnos porque, si las piedras hablaran, usarían la lengua de los dioses.

Bibliografía

- ALBAREDA SALVADÓ, J.: *La Guerra de Sucesión de España (1700-1714)*, Crítica, Barcelona, 2010.
- ALMAGRO-GORBEA, M., y TORRES ORTIZ, M.: *La escultura fenicia en Hispania*, Real Academia de la Historia (Bibliotheca Archaeologica Hispana), 2010
- : «La tumba de Melqart del herákleion de Gadir». *Madrider Mitteilunge*, núm. 54, 2013, 159-202.
- BARROS CANEDA, J.R., y otros: *Arquitectura y urbanismo en La Carraca durante el siglo XVIII*, Sevilla, 1989.
- BLANCO, R.: «Don Álvaro de Bazán», *Diario de Córdoba*, 9 de febrero de 1898
- BIELER, L.: *Historia de la literatura romana*, Biblioteca Universitaria Gredos, Madrid, 1980.
- BOCK CANO, L. de: *El templo de Hércules gaditano: realidad y leyenda*, Fundación Vipren, Chiclana de la Frontera (Cádiz), 2005.
- CALDERINI, A.: *Epigrafía*, Turín, 1974;
- CAVALLO, G.: «Libro e cultura scritta», en VV.AA.: *Storia di Roma IV*, Turín, 1989.
- CERILLO MARTÍN DE CÁCERES, E.: *Claudio Constanzo y la epigrafía extremeña del siglo XIX*, Real Academia de la Historia, Madrid.
- CORZO SÁNCHEZ, R., y otros: *Historia de los pueblos de la provincia de Cádiz*. San Fernando, Diputación Provincial de Cádiz, 1981.
- DE SANTIAGO FERNÁNDEZ, J. de: «La epigrafía: evolución conceptual y metodológica», *Documenta & Instrumenta*, núm. 1, Universidad Complutense de Madrid, 2004, 203-220.
- ESTRABÓN: *Geografía II-III* (trad., J.L. García Ramón, J. García Blanco y M. J. Meana Cubero), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 2001.
- ALDÖLFY, Géza: *Nueva historia social de Roma*, Sevilla, 2012.
- GIMENO PASCUAL, H.: «Los estudios epigráficos en España en el siglo XVIII», en REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *De Pompeya al Nuevo Mundo. La Corona española y la arqueología en el siglo XVIII* (Antiquaria Hispanica 23), pp.143 ss.
- GÓMEZ I FONT, X.; FERNÁNDEZ MARTÍNEZ, C., y GÓMEZ PALLARÉS, P., (coords.), Sanders G. (hom.): *Literatura epigráfica, estudios dedicados a Gabriel Sanders*, Libros Pórtico, 2009.
- GRIMAL, P.: *Historia de Roma*, Barcelona, 2005.
- HOMERO: *Ilíada* (intr., trad. y notas, Emilio Crespo Güemes), Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000.
- La Liga Marítima Española*, 20 de octubre de 1902.
- LLAMAS PRIETO, E., y FERNÁNDEZ DE LEÓN, G.: *Guía anuario de S. Fernando*, San Fernando, 1918.
- LÓPEZ GARRIDO, J.L.: *La villa de la Real Isla de León, 1668-1768*, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz, 1999.
- LUNA, J.C.: «La Carraca», *Abc* de Sevilla, 15 de febrero de 1938.
- MARCHAN RIBERA, A.: *El cementerio Inglés de Málaga. Tumbas y epitafios*, Universidad de Málaga.
- MARTÍNEZ RODRÍGUEZ DE LEMA, M.E.: *El Zaporito: 300 años de historia*, San Fernando, 2017.
- : *Los fondos humanísticos del Real Instituto y Observatorio de la Armada en San Fernando*, Cádiz, 2004.
- MONTANELLI, I.: *Historia de Roma* (trad., Domingo Pruma), ed. de bolsillo, versión Kindle.
- MUÑOZ VALLE, I.: «La concepción del Imperio Romano como Principado», *Cuadernos de Filología Clásica*, núm. 3, 1972, 115-126.
- POMPONIO MELA: *Chorographia o De situ Orbis*.
- GEYMONAT, Marius: *P. Vergili Maronis Opera*, edita anno MCMLXXIII iterum recensuit, Roma, 2008.
- QUINTERO GONZÁLEZ, J.: *La Carraca. El primer arsenal ilustrado español (1717-1776)*. Ministerio de Defensa, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2005.
- SUETONIO: *Vida de los doce Césares I-III*. (trad.R. M. Agudo Cubas), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 2001.
- TITO LIVIO: *Historia de Roma desde su fundación XXI-XXV* (trad., J. A. Villar Vidal), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 2001.

M.^a ELENA MARTÍNEZ RGUEZ. DE LEMA

- TORREJÓN CHAVES, J.: *La Nueva población de San Carlos en la Isla de León, 1774-1806 I*, Madrid, 1988.
- : *El nacimiento de la Villa de la Rea Isla de León. Libro conmemorativo del 250 aniversario del nacimiento de la Villa de la Real Isla de León, 1766-2016*. Real Academia de San Romualdo de Ciencias, Letras y Artes de San Fernando, 2017.
- VELÁZQUEZ SORIANO, I.: «¿Qué es la epigrafía?», *Archivo Epigráfico de España*, Universidad Complutense, Madrid. <http://www.archivoepigraficodehispania.es/recursos-didacticos/guia-didactica/que-es-la-epigrafia/> consultada 20 de noviembre de 2019.
- VIRGILIO MARÓN, P.: *Bucólicas* (trad., T.A. Recio García y A. Soler Ruiz), Biblioteca Clásica Gredos, Madrid, 1990.
- VIRGILIO: *Eneida* (trad. y notas, Javier de Echave-Sustaeta) Biblioteca Básica Gredos, Madrid, 2000.
- : *P. Vergili Maronis Aeneidos: Liber Primus* (ed., Roland Gregory Austin), Oxford at the Clarendon Press, 1993.

BUQUES DE LA ARMADA EN LA MARINA DE VENEZUELA TRAS LA GUERRA DEL 98

Francisco Javier ÁLVAREZ LAITA
Ingeniero Industrial
Ramón Alberto RIVERO BLANCO
Licenciado en Estudios Internacionales
Recibido 23/10/2019 Aceptado 8/06/2020

Resumen

Tras la guerra del 98, tres buques pertenecientes a la Armada pasaron a operar en la Marina de Venezuela. Fueron vendidos directamente por España a la república suramericana el cañonero-torpedero *Galicia* y el cañonero *Diego Velázquez*. Ambos habían pertenecido al grupo de unidades asignadas a las aguas de Cuba. El tercero, el crucero protegido *Isla de Cuba*, hundido por la Marina estadounidense en la batalla de Cavite (bahía de Manila, Filipinas), posteriormente fue reflotado y reparado, entrando en servicio con esta y con las *Naval Militia* de varios estados. Finalmente fue vendido a Venezuela. En la Armada norteamericana recibieron respectivamente los nombres de *Bolívar*, *Miranda* y *Mariscal Sucre*.

Palabras clave: España, Venezuela, Guerra del 98, buques de guerra, ventas.

Abstract

After the War of the 98 three ships belonging to the Navy went on to operate in the Venezuelan Navy. The *Galicia*, torpedo boat, and the *Diego Velázquez*, gunboat, were directly sold by Spain to the south american repu-

blic. Both had belonged to the group of units assigned to Cuba waters. The third, *Isla de Cuba*, protected cruiser sunk by the US Navy at the Battle of Cavite (Manila Bay, Philippines), was subsequently refloated and repaired, entering service with the US Navy and the Naval Militia of several states. It was eventually sold to Venezuela. In the navy of this country they were respectively named *Bolívar*, *Miranda* and *Mariscal Sucre*.

Key words: Spain, Venezuela, War of the 98, warships, sales.

Introducción

EN 1988, la Armada de Venezuela encargó a la Empresa Nacional Bazán la construcción del buque hidrográfico *Punta Brava*. Casi diecisiete años más tarde, en 2005, Navantia contrató con la república hermana la producción de ocho grandes patrulleros, cuatro de la clase Guaicamacuto (Avante 1400) y otros tantos de la clase Guaiquieri (Avante 2200). Pudiera parecer que estas son las únicas unidades de factura española que ha operado la fuerza naval venezolana, pero la historia tiene recovecos que en ocasiones son poco conocidos.

El 22 de enero de 1899 quedaban reunidos en la bahía de Fort de France, colonia francesa de Martinica, los once buques que la Armada preveía poder repatriar a España tras la guerra del 98. Conjuntamente con los cruceros auxiliares *Patriota* y *Rápido*, que debían convoyar a este conjunto de buques, formaban la denominada «escuadrilla Marengo».

De estas unidades hubo dos que se vendieron a la Armada de la República de Venezuela. El primero fue el cañonero *Diego Velázquez*, el 12 de julio de 1899, siendo rebautizado como *Miranda*. Poco tiempo después, el 13 de septiembre de 1899, cambió de propiedad el cañonero-torpedero *Galicia*, que pasó a denominarse *Bolívar*.

Hubo que esperar unos trece años para que el tercer buque procedente de la Armada pasara a manos venezolanas. El 2 de abril de 1912, la Marina norteamericana vendió a Venezuela el USS *Isla de Cuba*, antiguo crucero protegido español de igual nombre, hundido en el combate de Cavite (bahía de Manila, Filipinas) y que fue reflotado y nuevamente puesto en servicio por la Armada estadounidense. En Venezuela recibió el nombre de *Mariscal Sucre*.

Consideramos que la historia de los tres buques en la Armada es suficientemente conocida; por ello, en este trabajo nos limitamos a resumirla. Por el contrario, se incide con mayor detalle en su vida operativa en la Armada de Venezuela, por ser casi ignorada en España.

Características de las unidades

Las tres unidades adquiridas por la Armada de Venezuela eran de construcción moderna pero de características muy distintas en su diseño inicial:

- el *Diego Velázquez/Miranda* era un cañonero de diseño y construcción inglesa;
- el *Galicia/Bolívar* era un cañonero-torpedero de diseño y construcción española;
- el *Isla de Cuba/Mariscal Sucre* fue construido en el Reino Unido como crucero protegido de pequeño tamaño. Disponía de una cubierta protectora que variaba por zonas de 37 a 62,5 milímetros.

El *Isla de Cuba*, tras la reparación por la Marina estadounidense posterior al hundimiento en Cavite, perdió su armamento torpedero y quedó clasificado como cañonero.

Por tamaño, el de menor eslora y desplazamiento fue el *Diego Velázquez*, seguido por el *Galicia* y el *Isla de Cuba*, que era el de mayor desplazamiento, aunque su eslora era casi igual a la del cañonero-torpedero.

En la tabla 1 se recogen las características básicas de las tres unidades cuando entraron en servicio en la Armada. Las modificaciones del armamento en la Marina norteamericana o en la de Venezuela se reflejan en los puntos correspondientes.

Tabla 1 CARACTERÍSTICAS DE LAS UNIDADES

	<i>Diego Velázquez/Miranda</i>	<i>Galicia/Bolívar</i>	<i>Isla de Cuba/Mariscal Sucre</i>
<i>Tipo</i>	Cañonero	Cañonero-torpedero	<i>Crucero protegido</i>
<i>Clase</i>	<i>Diego Velázquez</i>	<i>Temerario</i>	<i>Isla de Cuba</i>
<i>N.º unidades</i>	2	6	3
<i>Astillero</i>	J & G Thomson Clydebank, Reino Unido	Vila y Compañía, La Graña, ría de El Ferrol, España	W. G. Armstrong , Mitchell & Co., Elswick Reino Unido
<i>Botadura</i>	1895	1891	1886
<i>Desplazamiento</i>	200 t	571 t	1.045 t
<i>Material casco</i>	Acero	Acero	Acero
<i>Eslora</i>	41,15 m	58 m	58,53 m
<i>Manga</i>	5,79 m	7 m	9,14 m
<i>Puntal</i>	3,02 m	3,73 m	4,60 m
<i>Calado</i>	1,55 m	3,48 m	3,95 m
<i>Máquina</i>	1 de vapor alternativa	2 de vapor alternativas	2 de vapor alternativas

<i>Potencia</i>	228 CV (i)	2.600 CV (i)	2.200 CV (i)
<i>Hélices</i>	1	2	2
<i>Velocidad (max)</i>	12,25 nudos	18,6 nudos	15,2 nudos
<i>Combustible</i>	35 toneladas de carbón	125 toneladas de carbón	200 toneladas de carbón
<i>Autonomía</i>	850 millas	2.700 millas	2.100 millas
<i>Blindaje</i>	No disponía	No disponía	Cubierta protegida de 37 a 62,5 mm
<i>Armamento</i>	2 Nordenfelt de 57 mm, 1 cañón revólver Hochtkiss de 37 mm	6 Nordenfelt de 57 mm, 1 ametralladora de 11 mm, 2 tubos para torpedos de 355,6 mm	4 G. ^{lez.} Hontoria 120 mm, 2 Nordenfelt de 57 mm. 2 cañones revólver Hochtkiss de 37 mm, 1 ametralladora de 11 mm, 3 tubos lanzatorpedos de 355,6 mm
<i>Dotación</i>	Total: 37 (3 oficiales, 3 maquinistas, 3 suboficiales, 28 cabos y marineros)	Total: 79 (5 oficiales, 7 maquinistas, 7 suboficiales, 60 cabos y marineros)	Total: 155 (14 jefes y oficiales, 10 maquinistas, 15 suboficiales, 98 cabos y marineros, 18 de infantería de marina)

La Marina de Venezuela en el entorno de 1898-1912

Tras un convulso siglo XIX, entre guerras civiles y revoluciones, en octubre de 1899 el general Cipriano Castro, líder de la Revolución Liberal Restauradora, derroca al gobierno de Ignacio Andrade. Castro, a pesar de ser un hombre de montaña, entiende perfectamente la imperiosa necesidad de poseer una Armada en condiciones, y así lo expresa el ministro de Guerra y Marina en la exposición presentada al Congreso de la República en 1902:

«El presidente Provisional de la República fija su atención preferente, desde los primeros momentos de exaltación a la Suprema Jefatura del País, en la conveniencia de aumentar nuestra Armada, antes insuficiente tanto por su magnitud, como por el estado de deterioro en que se encontraban los pocos buques de que ella se componía para la fecha en que asumió la dirección de los destinos del País con el triunfo de la Causa liberal Restauradora...»

Medios

Al asumir Castro el poder en 1899, la Armada Nacional contaba con el transporte *Zamora* (ex-*Derwent*), de 800 t, los cañoneros *General Crespo* (ex-*Gladwyn*), de 261 t, *Totumo* (ex-SS *Bahamas*), de 32 t, y *Miranda* (ex-*Diego*



El cañonero Miranda fondeado. (Foto: Archivo CN Ramón Rivero Núñez)

Velázquez), de 200 t, el cañonero-torpedero *Bolívar* (ex-*Galicia*), de 631 t, el cañonero *Mariscal de Ayacucho* (ex-*Reivindicador*, ex-*Flor de Mayo*), de 720 t, y el pontón-faro *Barima* (ex-*Libertador*), de 831 t, además de otras embarcaciones menores como bergantines, goletas y lanchas.

Entre 1900 y 1901, el gobierno liberal restaurador adquirió el cañonero 23 de *Mayo* (ex-*Alliance*), de 135 t, el crucero *Restaurador* (ex-*Atalanta*), de 750 t, y el vapor *Zumbador* (ex-*Augusto*), de 290 toneladas.

El 21 de septiembre de 1900, el general Castro nombró al ingeniero y general Alejandro Ibarra comandante general de la Armada Nacional, cargo que equivaldría, actualmente, al de comandante de la Escuadra, para dirigir las reparaciones de todas las unidades de la misma, y para ello, el 1 de diciembre del mismo año, fijó el Centro de Reparaciones de la Armada en los Astilleros de Ellis Grell, en Trinidad. Un año más tarde se darían por concluidas con éxito estas reparaciones con un balance de ocho barcos y dos pontones, ya que el *Mariscal de Ayacucho* no se pudo recuperar y se convirtió en pontón.

En noviembre de 1903 se incorpora el guardacostas *Margarita*, de 83 t, a la Armada Nacional con el mismo nombre y clasificación. En marzo de 1904 hace lo propio la lancha *Aviso 5 de Julio*, y en noviembre de 1905, el bergantín goleta *Restauración* (ex-*María Suarez*, ex-*San Jorge*), de 300 toneladas.

En 1905, el presidente Castro decreta la creación de un dique carenero y obras complementarias de astillero en Puerto Cabello, principalmente motivado por el

«cúmulo de dificultades que se presentaban á nuestro Gobierno Nacional al tener que enviar á reparar sus barcos de guerra á los Astilleros de Martinica y de Trinidad, pues además de lo costosas que eran tales reparaciones, ellas se hacían

sumamente demoradas. Como no podían ser muy frecuentes, á causa de la distancia, los cascos y máquinas de nuestra Armada estaban siempre en mal estado; y los gastos anuales, sólo en 1901, según dice el ciudadano Ministro de Guerra y Marina en su Memoria al Congreso, llegaron á 612.127 bolívares. Esto, aparte de haber tenido que abandonar barcos útiles todavía, como el "Libertador", que, desarmada su máquina en Martinica, hubo de dejarse allá y vino su casco á servir sólo de pontón en Punta Barima, perdiéndose así un trasporte de primer orden...»

La primera sección del Dique Flotante de Madera se inaugura el 25 de diciembre de 1906, y la segunda el 22 de julio de 1907, con capacidad total de 2.000 toneladas.

En este punto es preciso hacer un aparte, ya que el Astillero Nacional Restaurador, título modificado en 1909 por el de Dique y Astillero Nacional, constituye históricamente, y con mucha diferencia, junto al movimiento independentista, el aporte más importante de la Armada a la nación venezolana, entre otras razones porque

- las obras realizadas en Puerto Cabello representaron el salto tecnológico del siglo XX venezolano, sólo comparable al sistema ferroviario y a la luz eléctrica;
- significaron una mejoría tremenda de las condiciones sociales y económicas de la población porteña, con el valor añadido del aprendizaje de nuevas habilidades y técnicas.
- el Astillero Nacional hizo posible que Venezuela fuera conocida en el transporte marítimo internacional. Buques de todas las naciones recalaban en nuestro dique para recibir las reparaciones debidas;
- la fabricación de la draga *San Cipriano*, los guardacostas *29 de Enero* y *Colón*, el mercante *Nuevo Mara* vendría a ser el hecho tecnológico de la arquitectura naval más importante de la Armada de la primera mitad del siglo XX;
- la Armada moderna se irá configurando alrededor de aquellas instalaciones, propias y únicas, el referente territorial, de pertenencia se va consolidando, esto tuvo un valor tremendo en la psicología colectiva. En 1907, el comandante general de la Armada tendrá domicilio conocido frente a la plaza del Astillero de Puerto Cabello, no será la pequeña oficina de la Dirección de Marina en el Ministerio de Guerra y Marina, que nada tenía que hacer con la flota y su cotidianidad operativa.

El 19 de diciembre de 1908, el general Juan Vicente Gómez, quien había sido encargado de la presidencia por el general Cipriano Castro mientras este hacía un viaje a Alemania por motivos de salud, toma el poder con el apoyo de la mayoría de los militares y civiles en funciones de gobierno, dando fin a la era Liberal Restauradora para dar paso a la Rehabilitación.

El 29 de junio se rebautiza el crucero *Restaurador* con el nombre del prócer de la independencia *General Salom*.



El *Bolívar* tras ser capturado por la Marina Real británica. (Foto: Archivo CN Ramón Rivero Núñez)

El 8 de febrero de 1910 se contrata por primera vez la compra e instalación de dos estaciones radiotelegráficas, una de ellas en el vapor nacional de guerra *General Salom* y la otra en tierra.

En 1910 se crea la Sala de Torpedos en el Dique y Astillero Nacional, a fin de preservar el sistema de lanzamiento del cazatorpedero *Bolívar* y utilizarlo como recurso de enseñanza en la materia.

En noviembre se afirma el pabellón nacional en el guardacostas 29 de Enero, de 61 t, primer barco construido en el país por el Dique y Astillero Nacional, siendo adscrito a la flotilla de vigilancia del Ministerio de Hacienda el 22 de diciembre de 1910.

El 7 de agosto de 1912 se inaugura el nuevo Dique Flotante de Acero de cuatro secciones, con capacidad de 4.000 t, que había empezado a construirse en el Dique y Astillero Nacional en 1910, ya que era necesario incrementar la capacidad instalada y la posibilidad de mantener sus cuatro secciones y las secciones del Dique Flotante de Madera.

El 25 de agosto de 1912 se finaliza la construcción del vapor *Nuevo Mara*, de 150 t, primer barco de carga y pasajeros construido en el país por el Dique y Astillero Nacional.

El 7 de septiembre, el gobierno de Venezuela adquiere en Estados Unidos el crucero *Mariscal Sucre* (ex-USS *Isla de Cuba*), de 1.125 t, el buque de mayor porte adscrito a la Armada Nacional hasta la fecha, convirtiéndose este en su nave capitana.

Organización

A partir del año 1870, el Ministerio de Guerra y Marina se organiza en dos direcciones, la de Guerra y la de Marina. Esta última estaba a cargo de la

Escuadra, las Escuelas Náuticas, los apostaderos, las capitanías de puerto y los faros. A partir de 1907 se le asignan nuevas funciones.

Los cargos subordinados a la Dirección de Marina, a saber, comandante general e inspector general, se activaban o suprimían a conveniencia del momento. En cuanto a la estructura de la dotación de los buques, se dividía en Personal de Marina, de Máquinas y de Baterías y Guarnición.

Las escuelas náuticas se activaban o se ponían en receso de acuerdo a la disponibilidad de recursos o alumnos en instalaciones en tierra o en barcos acondicionados para ello. A partir de 1912 se empieza a utilizar la designación Escuela Naval en sustitución de Escuela Náutica.

A partir de 1905 se incorpora a la Dirección de Marina el Dique y Astillero Restaurador, cuya construcción sería finalizada e inaugurado en 1907, como ya hemos mencionado, y en 1909 pasará a denominarse Dique y Astillero Nacional.

Aunque no formara parte de la estructura de la Dirección de Marina, el 4 de junio de 1909 se forma la Compañía Anónima de Navegación Fluvial y Costanera, bajo control del Estado, que será dirigida e integrada en su mayor parte por oficiales de la Armada Nacional.

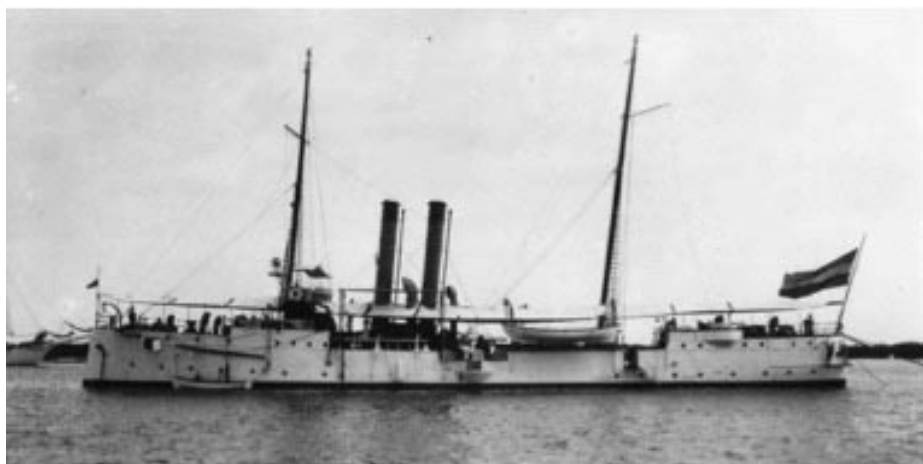
Leyes y reglamentos más relevantes

El 10 de abril de 1901, estando en el Centro de Reparaciones de la Armada en Trinidad, el comandante general de la Armada de Venezuela, general Alejandro Ibarra, emite un reglamento titulado «Organización de la Armada Nacional», de 52 artículos, conteniendo órdenes que deben observarse en el Departamento de Ingenieros de la Armada de Venezuela, las cuales debían fijarse en un cuadro, en lugar muy visible, a la entrada del departamento de máquinas de los buques.

El 15 de octubre del mismo año, el general Ibarra aprueba provisionalmente un reglamento titulado «Uniformes para la Marina de Guerra Venezolana».

Para el periodo en estudio, la Armada Nacional continuaba rigiéndose por las Ordenanzas Generales de 1793 para la Armada Naval Española y las demás que para reglamentar dicho ramo se habían dictado con posterioridad por el Ejecutivo Nacional, y que no respondían a las necesidades del servicio por «la falta de unidad y precisión que existe en ellas, y por ser inadecuadas a los adelantos de la época». En consecuencia el presidente constitucional de la República, general Cipriano Castro, decretó el «Código de la Marina de Guerra de Venezuela», que entraría en vigencia el 18 de abril de 1904. Este código está compuesto de cinco libros con sus títulos, secciones y un total de 1.574 artículos.

El decreto orgánico del 13 de junio de 1912, promulgado por el general Juan Vicente Gómez, presidente constitucional de los Estados Unidos de Venezuela, establece los nuevos grados, con las equivalencias militares correspondientes, para el gobierno y disciplina de la Armada Nacional.



El cañonero *Mariscal Sucre*. (Foto: Archivo CN Ramón Rivero Núñez)

Al comenzar este periodo, la Escuela Náutica, cuya última sede había sido el transporte Zamora, se encontraba en receso desde el 16 de septiembre de 1897. Se reactiva el 23 de abril de 1901 con sede en el recién adquirido crucero *Restaurador*, pero el 9 de noviembre de 1901 vuelve a entrar en receso como consecuencia de la «Invasión conservadora» de Rangel Garbiras, desde Colombia por el Táchira, y la sucesiva contraofensiva del gobierno del general Castro por la Goajira y Riohacha, y, seguidamente, el comienzo de la «Revolución Libertadora» del general Manuel Antonio Matos, para derrocar al gobierno del general Castro. La Escuela se reactiva y se pone en receso intermitentemente, hasta que el 22 de julio de 1904 se vuelve a reactivar, ya pacificado el país, pero esta vez de nuevo en el *Zamora* hasta que, el 31 de mayo de 1907, se pone en receso de nuevo.

Posteriormente, ya en el gobierno del Rehabilitador, el general Juan Vicente Gómez decreta su establecimiento el 20 de junio de 1910 y el inicio de actividades el 5 de julio siguiente, en su nueva sede en Caracas, en el edificio de La Planicie.

Escuelas

Una vez asentada la Escuela en su nueva sede de La Planicie, y con motivo del advenimiento del centenario de la independencia, el Gobierno, en el marco de las festividades, decreta el 7 de febrero de 1911 la realización del Crucero Patriótico a Santa Marta, Colombia, con los cadetes de la Escuela Náutica, a fin de que los mismos, en acto solemne, depositaran una ofrenda en la Quinta San Pedro Alejandrino en honor del Padre de la Patria, el Libertador, Simón Bolívar. Este crucero, realizado entre el 14 y el 24 de abril de 1911, fue un hito relevante en la historia de la Armada Nacional, debido a que, además de

su significado simbólico, fue al mismo tiempo un crucero de instrucción para los cadetes a fin de adiestrarlos de forma práctica en las diversas técnicas de navegación utilizadas en la época y, adicionalmente, el primer crucero de instrucción al exterior llevado a cabo por la Escuela Náutica de Venezuela.

El 25 de mayo de 1912 se cambiará el nombre de Escuela Náutica por el de Escuela Naval de Venezuela por considerarse «denominación que se adapta en forma más precisa a los fines a los que se destina».

El 30 de marzo de 1904 se crea la Escuela Naval de Artillería en el vapor nacional de guerra *Zamora* con el fin primordial de adiestrar a los oficiales de la Armada y el Ejército en el uso de las piezas de artillería a bordo de los barcos de guerra y del nuevo sistema de defensa de costas conformado por siete piezas del tipo Schneider Canet, Mod. 1897, de 150/50 mm, recién adquiridas por el gobierno de Venezuela como reacción al bloqueo, en 1902, por parte de Alemania, Inglaterra e Italia.

El 28 de octubre de 1912 se crean la Escuela de Ingenieros de la Armada y la Escuela de Cabos de Mar, Cabos Cañoneros y Timoneles, que habrían de funcionar en el faro de Punta Brava de Puerto Cabello y que serían también dirigidas por el director de la Escuela Naval.

Operaciones

A continuación enumeramos, de manera muy superficial, las acciones que involucraron a buques de la Armada Nacional durante el periodo en cuestión.

El 2 de diciembre de 1899, el transporte *Zamora* y el cañonero *Miranda* bloquean el golfo de Venezuela en el marco del alzamiento de Maracaibo contra el recién instaurado gobierno del general Cipriano Castro.

El 6 de septiembre de 1901 se realizó un bloqueo naval a Riohacha, llevado a cabo por una fuerza de tarea integrada por los cañoneros *Miranda*, *Zumbador* y *General Crespo*¹ en apoyo de la expedición a la Guajira comandada por el general José Antonio Dávila, en el marco de la crisis colombo-venezolana de 1901.

El 19 de diciembre de 1901, comienza la Revolución Libertadora, motivada por intereses de los caudillos regionales, de los banqueros venezolanos y de algunas empresas extranjeras que operaban en el país con el objetivo de derrocar al gobierno del general Cipriano Castro, quien no estaba alineado con los mismos. Esta revolución fue liderada por el banquero Manuel Antonio Matos. Previamente al comienzo de las acciones, los insurrectos, con ayuda de una de estas empresas, adquirieron en Londres un buque mercante armado en guerra llamado *Ban Righ*, al que bautizarían *Libertador*, así como armas y municiones.

(1) Tomás Mariño Blanco, en su libro *Buques de Venezuela 1900-1950*, sostiene que los vapores *Restaurador* y *Totumo* también participaron, pero no ha sido posible confirmarlo por otras fuentes.

Durante el conflicto, los buques de la Armada Nacional participaron en misiones de bloqueo y patrullaje de costas, bombardeo de posiciones insurgentes, puestos de comando y transporte de tropas y de material de guerra.

El final de este movimiento insurgente lo sellaría el llamado asedio y toma de Ciudad Bolívar, último bastión de los rebeldes, llevado a cabo entre el 20 y 22 de julio de 1903, liderado por el general Juan Vicente Gómez, quien comandó esta acción anfibia a bordo del buque insignia de la escuadra venezolana, el crucero *Restaurador*.

La denominada Revolución Libertadora tuvo una duración de aproximadamente diecinueve meses, involucró a más de 40.000 combatientes y se contabilizaron aproximadamente 12.000 bajas. Fue la última guerra civil e implicó el final del caudillismo en Venezuela.

El 28 de noviembre de 1902, en plena campaña contra la Revolución Libertadora, Inglaterra, Alemania y posteriormente Italia inician el bloqueo contra las costas venezolanas con tres objetivos fundamentales: el primero, apropiarse de porciones del territorio venezolano; el segundo, reclamar el pago de la deuda pública externa que mantenía Venezuela con Gran Bretaña y Alemania, y el tercero, obtener reparaciones por daños ocasionados por el gobierno de Venezuela a sus súbditos o las propiedades de estos.

El 9 de diciembre, los buques de guerra alemanes *Panther* y el *Vineta* capturan a los cañoneros *General Crespo* y *Totumo*. Personal del crucero *Charybdis* inutilizó la máquina del guardacostas *Margarita* en la Guaira. Asimismo hundieron al *General Crespo* y al *Totumo*. El cazatorpedero *Bolívar* es capturado por el *Charybdis* y el cañonero *Alert* en Puerto España. Por su parte, el cañonero *Miranda* se refugia en lago de Maracaibo y es el único buque de la Armada venezolana que no es capturado por las escuadras enemigas. El 10 de diciembre, el *Alert* captura al transporte *Zamora* y al cañonero 23 de Mayo en el golfo de Paria. Al día siguiente, el *Gazelle* aborda al crucero *Restaurador* en Guanta. El 13 de diciembre, el *Charybdis* y el *Vineta* bombardean Puerto Cabello.

El 16 de diciembre Italia se incorpora al bloqueo. El 20 de diciembre se declara el bloqueo de guerra: el *Alert* en Cumaná, el *Columbine* en Carenero, el *Fantome* en el delta del Orinoco, el *Indefatigable* en Guanta, el *Carlo Alberto*, el *Elba* y el *Giovanni Bausan* en la Vela de Coro. El *Retribution* en Carúpano, el *Stoch* en Tucacas y el *Tribune* en La Guaira. El 22 de diciembre el *Vineta* y el *Gazelle* en Puerto Cabello. El 24 de diciembre el *Falke* y el *Panther* en el Golfo de Venezuela. El 17 de enero el *Panther* bombardea el Castillo San Carlos. El 21 de enero el *Vineta* bombardea el Castillo San Carlos. El 13 de febrero finaliza el bloqueo con la firma de los protocolos en Washington.

Las escuadras participantes en el bloqueo a las costas venezolanas entre los años 1902 y 1903 fueron:

- Reino Unido: cruceros acorazados *Ariadne*, *Charybdis*, *Indefatigable*, *Pallas*, *Retribution* y *Tribune*; destructores *Quail* y *Rocket*; cañoneros *Fantome* y *Alert*;

- Alemania: crucero acorazado *Vineta*; cruceros *Charlotte*, *Falke*, *Gazelle*, *Sperber*; cañonero *Panther*; y vapores *Stosch* y *Columbine*;
- Italia: cruceros acorazados *Carlo Alberto*, *Elba* y *Giovanni Bausan*.

El 12 de diciembre de 1908, los cruceros holandeses *Jacob van Heemskerck*, *Friesland* y *Gelderland* empiezan una operación de bloqueo a las costas venezolanas en represalia por las acciones del gobierno de Castro contra los intereses de ese país. El *Gelderland* captura los guardacostas *Alejo* y *23 de Mayo* y los remolca hasta Curaçao. La traducción libre del comunicado oficial del gobernador de Curaçao dice:

«La captura por nuestros buques de guerra del guardacostas no debe considerarse un acto hostil contra los venezolanos. Es simplemente una represalia contra el gobierno de Castro, que se niega a dar satisfacción por los actos hacia Holanda. La incautación de estos buques hará que sea imposible para el gobierno venezolano llevar tropas o municiones hacia y desde los distintos puertos. Una comunicación en este sentido ha sido enviada por el Gobierno holandés al ministro alemán en Caracas».

Al día siguiente, el general Cipriano Castro viajaría a Alemania por razones de salud y sería derrocado por su compadre y amigo el general Juan Vicente Gómez, con el apoyo de civiles y militares. El día 19 de diciembre el acorazado USS *Maine*, el crucero USS *Des Moines*, el cañonero USS *Dolphin* y el crucero USS *North Carolina* efectúan una demostración naval en el puerto de La Guaira en apoyo al golpe de Estado del general Juan Vicente Gómez. Estos hechos disolverían la crisis con el reino de Holanda.

Diego Velázquez/Miranda

En la Armada

El incremento de las acciones revolucionarias en la isla de Cuba, en el entorno de 1895, implicó que el gobierno español de la época tomara la decisión de encargar siete cañoneros de distinto tamaño y dieciocho lanchas cañoneras para controlar las costas de la isla antillana. Estas construcciones fueron autorizadas por el Gobierno a través de la Ley de Fuerzas Navales para los años 1895 y 1896, aprobada por real orden de 17 de junio de 1895, y su financiación corrió a cargo del Ministerio de Ultramar.

Respecto a los cañoneros todos fueron construidos por J & G Thomson Ltd. Clydebank en Glasgow (Escocia, Reino Unido), también se financiaron con cargo al presupuesto del Ministerio de Ultramar. Todas las unidades fueron comenzadas, construidas y entregadas a la Armada en el año 1895. Posiblemente la urgencia de contar con ellas condicionó que fueran adjudicadas a un solo astillero en el extranjero. Formaban tres series de tres, dos y dos unidades:



El cañonero *Diego Velázquez* visto por la popa (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

- Clase «300 toneladas». Tres unidades. Recibieron los nombres de *Hernán Cortés*, *Pizarro* y *Vasco Núñez de Balboa*.
- Clase «200 toneladas». Dos unidades. Nombrados *Diego Velázquez* y *Ponce de León*.
- Clase «100 toneladas». Dos unidades. Bautizados con los nombres de *Alvarado* y *Sandoval*.

Las unidades de pequeño tamaño formaron tres clases, dos de ellas, la *Alerta* y la *Estrella*, encargadas a astilleros del Reino Unido y una, la clase *Almendares*, a *Vea Murguía* en España. Fueron en total dieciocho lanchas cañoneras destinadas a vigilar las aguas costeras de la isla de Cuba, intentando evitar en ellas acciones de los revolucionarios y el abastecimiento de estos por mar, única vía posible, de armamento y suministros.

Este buque desarrolló toda la primera parte de su vida operativa en Cuba. Partió para aquellas aguas el 8 de octubre de 1895, conjuntamente con los restantes cañoneros encargados en el Reino Unido, todos ellos convoyados por el crucero *Marqués de la Ensenada*. La travesía del océano Atlántico se realizó por la ruta del norte.

Tuvo su base en Cienfuegos, puerto situado en la bahía de Jagua, en la parte central de la costa sur de la isla de Cuba, en la orilla del mar Caribe. Hasta que comenzó la guerra del 98 contra Estados Unidos, estuvo dedicado a la vigilancia de la costa, a impedir el contrabando de armas y pertrechos contra los revolucionarios cubanos y a apoyar acciones del Ejército.

El 13 de junio de 1898, bajo el mando del teniente de navío Juan Carranza y Reguera, el *Diego Velázquez* y el *Lince* se enfrentaron al crucero auxiliar USS *Yankee* frente a la boca de la bahía de Jagua. Fue un duelo artillero entre fuerzas desiguales.

Aunque ya se ha citado antes, es conveniente recordar que el *Diego Velázquez* era un cañonero con un desplazamiento de 200 toneladas, una eslora de algo más de 41 metros y un armamento compuesto por 2 cañones de tiro rápido de 57 mm y un 1 cañón revólver de 37 mm. El *Lince* era una de las seis pequeñas cañoneras de la clase Alerta, con 43 toneladas de desplazamiento, 21,33 metros de eslora y un armamento compuesto por un cañón de tiro rápido de 42 mm y una ametralladora.

Por su parte, el USS *Yankee* era un crucero auxiliar, conversión para las necesidades de la guerra de un buque de pasaje. Presentaba 6.325 toneladas de desplazamiento a plena carga, una eslora de 123,8 metros y un armamento compuesto por diez cañones de 127 mm, seis de tiro rápido de 57 mm y dos ametralladoras.

En el enfrentamiento, el *Diego Velázquez* fue alcanzado por la artillería del buque norteamericano, con el resultado de sufrir cuatro heridos en su dotación y daños en la zona de proa del cañonero. Esta acción recibió el nombre de combate de Cienfuegos.

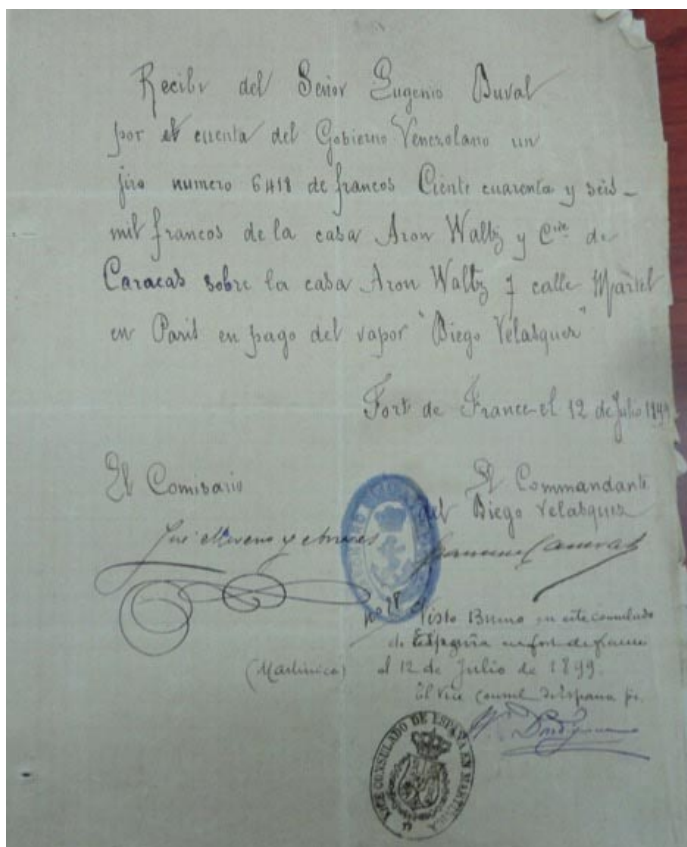
El documento

El documento está firmado por el comandante del buque, Francisco Carreras, y por el comisario José Moreno, y tiene el sello del buque. Bajo estas firmas consta el visto bueno del vicecónsul de España en Fort de France (Martinica), cuya firma resulta ilegible, con el sello del viceconsulado de España en Martinica y la fecha del visto bueno, coincidente con la del recibo. También figura la anotación «Nº 28», que posiblemente se corresponda con el número del documento en el archivo del consulado.

Disponemos de algunos datos de los dos oficiales firmantes del documento. El teniente de navío de 1.^a clase Francisco M. Carreras y Rodríguez era el comandante del cañonero. Nacido el 18 de octubre de 1855, ingresó en la Armada el 1 de julio de 1873. Su ascenso a teniente de navío de 1.^a clase tuvo lugar el 21 de abril de 1897. Antes de asumir el mando del cañonero era segundo comandante del crucero *Conde de Venadito*, también destinado en Cuba.

José Moreno Andrés era contador de fragata en 1898. En el Estado General de la Armada de aquel año figura como destinado en Filipinas. Dado este último hecho, y que en la dotación del cañonero no consta ningún oficial del Cuerpo Administrativo de la Armada, cabe pensar que fue enviado específicamente a Fort de France (Martinica) para intervenir la operación de venta del cañonero o que estaba asignado a la escuadrilla Marengo.

Ninguno de los dos oficiales citados figura en el Estado General de la Armada de 1900.

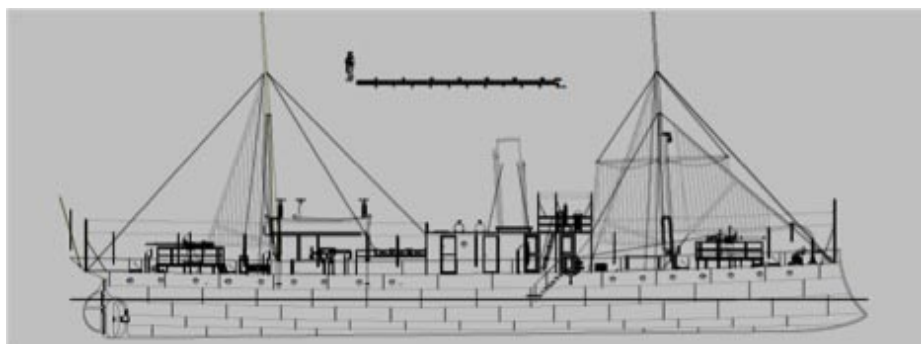


Reproducción del recibo de venta del cañonero *Diego Velázquez* (Foto: Ramón Rivero Blanco)

Dado que no ha sido posible identificar la firma del vicecónsul de España en Martinica, es casi imposible decir nada de él. En los Estados Generales de la Armada de 1898 y 1900 aparece como vicecónsul honorario en Fort de France Eugenio Dupré. El otro consulado existente en Martinica se encontraba en Saint Pierre de Martinique y ejercía el cargo de vicecónsul honorario Michel Berne. Los rasgos de la firma no parecen pertenecer a ninguno de los dos. Entendemos que ambos, por los apellidos, no eran ciudadanos españoles, circunstancia que solía ser habitual en los cónsules honorarios. En este caso, posiblemente eran de nacionalidad francesa.

En la Armada de Venezuela

Una vez iniciada la Revolución Libertadora en diciembre de 1901, el Miranda participaría en misiones de bloqueo y patrullaje de costas, bombar-



Silueta por la banda de estribor del *Diego Velázquez/Miranda*. (Imagen: cortesía de Santiago Caro Gutiérrez)

deo de posiciones insurgentes, puesto de comando, transporte y desembarco de tropas y material de guerra.

Durante diciembre de 1901 patrulló junto con el *Restaurador* entre la isla de Margarita y el Paso de los Vientos, para tratar de interceptar y capturar al vapor revolucionario *Libertador* (ex-*Ban Righ*). En enero de 1902, junto con el General Crespo, bombardeó una posición revolucionaria en Boca de Uchire que había sido abastecida por el *Libertador*, poniendo en tierra sus trozos de desembarco y capturando todas las armas y pertrechos que habían recibido.

En marzo, el *Miranda* y el *Restaurador*, zarparon de La Guaira y transportaron a Cumaná y Carúpano tropas y pertrechos, reconocieron Irapa, Güiría y Yaguaraparo y regresaron a La Guaira, patrullando en búsqueda del *Libertador*. A mediados de marzo, el *Miranda* realiza diversas misiones de transporte de tropas y equipamientos: de La Guaira a Tucacas, de Aguide a Tucacas y de La Vela de Coro a Puerto Cabello.

A finales de marzo, integrando un grupo de tarea junto con el *Zumbador*, el 23 de Mayo y el mercante artillado *Fortuna*, persiguen al vapor revolucionario *Libertador* y lo alcanzan en aguas de Oriente; pero este, de mayor velocidad que los buques gubernamentales, logra huir y se refugia en Puerto España, Trinidad.

El 5 de mayo, integrando un grupo de tareas junto con el *General Crespo*, el *Zumbador* y cinco goletas, participó en la toma de Carúpano. El día 6 este grupo de tareas, ante un contraataque revolucionario, evacuó las tropas gubernamentales para Pampatar. El 7 de mayo bombardeó las posiciones revolucionarias en Carúpano.

Entre los días 27 y 30 de mayo, junto con un grupo de tareas conformado por el *Restaurador*, el *Bolívar* y el mercante *Ossun* con dos botes grandes remolcados, después de bombardear la línea de defensa de los insurgentes desembarcaron en Carúpano 2.600 soldados y seis piezas de artillería de montaña. El 28 desalojaron a los revolucionarios de sus posiciones en toda la ciudad y las montañas circundantes. El día 30, 1.600 soldados y la artillería se embarcaron rumbo a Cumaná, la cual tomaron el 10 de junio.

El 22 de agosto, operando con tres goletas, desembarcó en Carúpano una fuerza de 600 hombres que, tras una corta batalla, recapturan ese puerto, que había sido tomado nuevamente por los revolucionarios.

Entre diciembre de 1902 y marzo de 1903, durante el Bloqueo Tripartito a las costas de Venezuela, el *Miranda*, que había logrado eludir a los potentes buques de la fuerza de bloqueo anglo-italo-alemana, permaneció como la única unidad no capturada. Entre marzo y mayo de 1903, mientras se reparaban y dotaban el resto de las unidades, se convirtió en el buque insignia de la Armada venezolana y, operando con varios vapores mercantes y goletas, realizó múltiples misiones de patrullaje, reconocimiento y transporte de tropas y pertrechos.

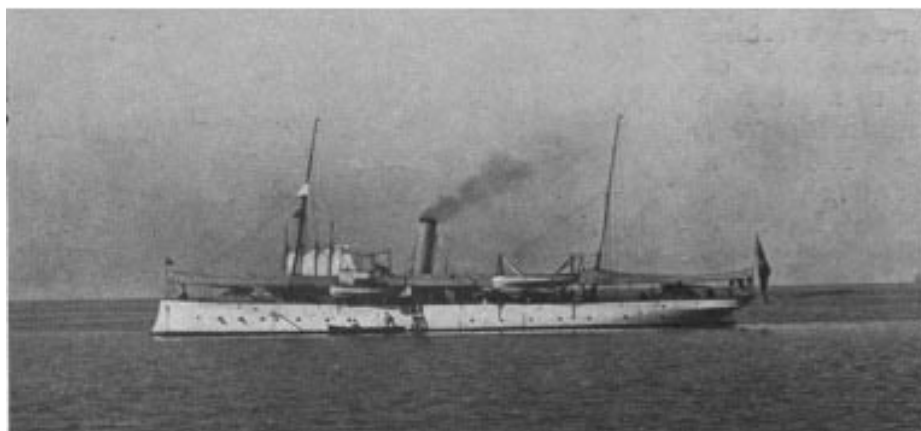
En julio, el *Miranda* fue uno de los buques integrantes de la fuerza expedicionaria para pacificar los Estados Orientales y Guayana, distinguiéndose en la toma de Soro y en todos los eventos donde participó.

El 20 de junio de 1903, el *Restaurador*, el *Bolívar* y el *Zamora* constituyen un grupo de tareas que transportó al jefe de la fuerza expedicionaria pacificadora de los Estados Orientales y Guayana, a su Estado Mayor y a una fuerza de desembarco constituida por unidades de infantería, de artillería de campaña y un tren de apoyo logístico.

El *Miranda* se incorporó a la Escuadra al amanecer del 29 en el puerto de Carúpano. Se le ordenó poner rumbo a Trinidad, tomar a bordo los prácticos para el franqueo de la barra del Orinoco y, hecho esto, pasar al golfo de Paria, manteniéndose a la capa hasta la arribada del buque insignia. Al alba del 1 de julio, el *Restaurador* llega al golfo de Paria, a la altura de Güiría, y avistó a la escuadra. Seguidamente hizo señales al *Miranda* para que se acercara a su costado y recibiera dos compañías de infantería, ordenando a su comandante que, a cualquier costa, lograra el desembarco de estas fuerzas en el Zoro, muy cercano a Güiría y ambos, con Irapa, en poder del enemigo. Media hora más tarde, la artillería del *Miranda* anunció la realización del desembarco, ordenado bajo el fuego enemigo, no sin sufrir grandes pérdidas.

El día 5 el *Restaurador*, seguido por el *Miranda*, hizo rumbo a la boca de Pedernales, entrando en el Orinoco. El día 10 se dispuso que el *Miranda* saliera en inspección sobre Ciudad Bolívar. En la madrugada del 12 regresaba el *Miranda*, cumplida su comisión, y se le ordenó aprovechar la oscuridad de la noche para forzar el paso entre Ciudad Bolívar y Soledad, a fin de que en esta tomara a bordo un conjunto de fuerzas y las cruzara al lado de Bolívar, lo que cumplió con éxito navegando bajo el fuego de las baterías enemigas y saliendo ileso sin contestar el ataque, conforme se había ordenado a su comandante.

En la noche del 18 se dispuso establecer el bloqueo de la Ciudad Bolívar y al *Miranda* le correspondió la zona comprendida desde la Playa Grande a la isla del Degredo, sobre la vía del Apure. En la madrugada del 19, el *Restaurador* franqueó la línea de combate para dar órdenes al *Miranda*, a fin de que, al amanecer, la acción de la escuadra fuese simultánea con la del ejército. Ese día, alrededor de las nueve de la mañana se ordenó al *Miranda* romper fuego sobre la pieza de artillería que el enemigo tenía en el Capitolio, el cual por su



El cañonero *Miranda* visto por la banda de babor. (Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

parte respondió con dos piezas colocadas en la Alameda. De esta manera se inició la batalla de Ciudad Bolívar. Al oscurecer, el *Miranda* y el *Restaurador*, el primero al norte y el segundo al sur, se ocuparon de la vigilancia del puerto, para evitar que el enemigo escapara aprovechando la noche.

Al amanecer del día 20, el *Bolívar* siguió río arriba a la par que avanzaba el batallón Cardona por tierra, tomando los atrincheramientos que tenía el enemigo en la Represa, la Aduana, el Resguardo y el Acueducto, desalojándolos de estas posiciones apoyados por la artillería del *Restaurador* y el *Miranda*. En la madrugada del 21 terminó esta batalla, que duró cincuenta y dos horas, con el saldo de un ejército completo prisionero de 2.000 hombres con armas, municiones y bagajes.

Es evidente que la participación de estos cañoneros españoles, el *Bolívar* y el *Miranda*, fue determinante para lograr con éxito y eficacia la toma de Ciudad Bolívar, bastión de la Revolución Libertadora, sellando de esta forma la pacificación de Venezuela después de un siglo XIX plagado de guerras civiles y revoluciones que mantuvieron al país en zozobra y ruina económica.

El resto de la larga vida del *Miranda* transcurrió en operaciones de defensa de la soberanía nacional, transporte de tropas y materiales y ejercicio de la autoridad marítima en tiempos de guerra y paz. Participó en despliegues ofensivos en el golfo de Venezuela y en el archipiélago de los Monjes, en los años de 1916, 1922, 1934 y 1944, ejerciendo el control de nuestros espacios marinos y la soberanía venezolana en todos sus territorios insulares.

El 19 de diciembre de 1931 fue llevado al Astillero Nacional para su total reconstrucción, concluyéndose esta exactamente un año después.

El día 28 de diciembre de 1935, en su último servicio a la dictadura del general Juan Vicente Gómez, el *Miranda* transportó 29 pasajeros, familiares y allegados del extinto general, que huían del país tras su muerte. La travesía

fue de Turiamo a Puerto Cabello, donde transbordarían a un vapor con destino a las Antillas Neerlandesas.

Fue finalmente dado de baja en el año de 1946 y desmantelado en abril de 1952.

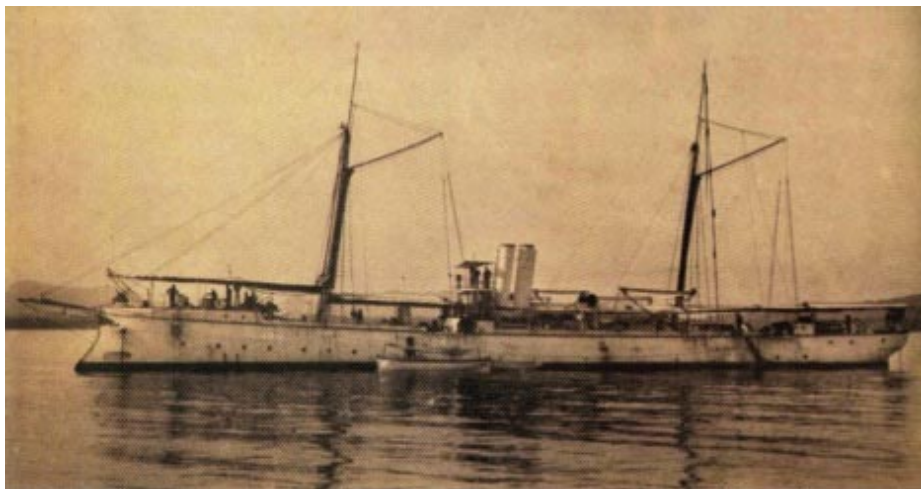
Como nota curiosa, es interesante hacer observar que el abuelo de uno de los autores fue comandante del *Miranda* a principios del siglo XX y que su padre ocupó el cargo de segundo maquinista en 1932. Este último, siendo superintendente del Instituto Autónomo Diques y Astilleros Nacionales, asumió la responsabilidad de su desguace.

GalicialBolívar

En la Armada

Formaba parte de una serie de seis cañoneros torpederos encargados dentro del programa naval de Rodríguez Arias de 1887. Todos ellos fueron construidos en astilleros españoles públicos y privados:

- arsenal de Cartagena (Murcia): *Temerario*;
- arsenal de La Carraca (Cádiz): *Nueva España* y *Martín Alonso Pinzón*;
- Vila y Compañía en La Graña, en la ría de Ferrol (Galicia): *Galicia*, *Marqués de Molins* y *Vicente Yáñez Pinzón*.



El cañonero-torpedero *Galicia* visto por la banda de babor. En la proa, poco por encima de la línea de flotación, puede verse la boca de uno de los tubos lanzatorpedos. (Foto: Archivo MDR Almirante de Castilla)

Los cañoneros torpederos eran un tipo de unidades con mayor velocidad y capacidad de combate que los cañoneros normales. Estas circunstancias hacían que este tipo de unidades fueran muy interesante para aquellos países con imperios coloniales extensos o cuya situación económica no les permitía disponer de unidades de mayor importancia. De los once buques que salieron de Cuba el 28 de diciembre de 1899, antes de que se cumpliera el plazo impuesto por los acuerdos con Estados Unidos, siete eran del tipo cañonero-torpedero y entre ellos se encontraba el *Galicia*.

Fue asignado en 1895 a las fuerzas navales del apostadero de Cuba, donde estuvo dedicado a tareas de vigilancia y a combatir partidas revolucionarias en zonas próximas a la costa. Al comenzar la guerra del 98 se encontraba en el puerto de Cienfuegos con averías en las máquinas, precisaba cambiar los tubos de sus calderas y no tuvo mayor participación en el conflicto.

El documento

En el caso de este buque no ha sido posible disponer de una imagen de ningún documento relativo al proceso de venta. Sí existe un escrito de interés cuyo tamaño hace imposible su reproducción como imagen. Está incluido en el libro, referenciado en la bibliografía, *Leyes y Decretos de Venezuela XXIII*, (1900), publicado por la Imprenta Nacional de aquel país.

El tenor literal del documento es como sigue:

«Documentos referentes á la compra del Cañonero Galicia hecha por el Gobierno Nacional en setiembre del año 1899”.

Santo Escobar Ministro de Hacienda de los Estados Unidos de Venezuela, y el Excelentísimo señor Manuel Pastor y Bedoya, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de su Majestad Católica cerca del Gobierno de Venezuela, plenamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han convenido lo siguiente.

Primero. El Gobierno de España cede y traspasa al de Venezuela la propiedad del Cañonero-torpedero “Galicia” de la Armada Real Española, con todos sus enseres, maquinaria, armamento y parque comprendiendo los torpedos.

Segundo. El Gobierno de España entregará oportunamente al de Venezuela, los tubos de las calderas de proa, actualmente en construcción en el extranjero.

Tercero. La entrega del cañonero tendrá efecto en el puerto de La Guaira.

Cuarto. El precio de venta es el de cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares oro (B 475.000) ó su equivalente en francos, cuyo pago tendrá lugar en un plazo máximo de seis meses á contar de la fecha de este convenio.

xúnico. En garantía de la expresada suma de cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares oro, el Ministro de Hacienda, al acto de firmar este convenio, ha entregado al Excelentísimo Señor Don Manuel Pastor y Bedoya, la cantidad de un millón de bolívares (B 1.000.000) valor nominal en dos mil Títulos de á quinientos bolívares (B 500) cada uno, de la Emisión Especial con garantía de las Salinas de la República con cincuenta y cinco cupones adheridos desde el número 16 inclusive, hasta el número 79, cuya numeración consta en nota separada, bien entendido que tanto la suma por intereses mensuales de estos Títulos, como

premios y amortización que resulten de los sorteos que verifique el Banco de Venezuela, se irán acumulando en la Caja de la Legación de España y abonándose parcialmente a cuenta de la cantidad de cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares ya mencionados.

Quinto. Si cumplidos los seis meses, el Gobierno de Venezuela no hubiese pagado ó terminado de pagar los cuatrocientos setenta y cinco mil bolívares oro, la Legación de España, podrá proceder á la enajenación de la cantidad necesaria del millón de Títulos de la Emisión Especial con garantía de las Salinas para reintegrar al Tesoro Español la cantidad que para esta fecha falte por pagar del precio aquí estipulado del Cañonero Galicia.

Sexto. Las partes contratantes se entenderán amistosamente respecto de la repatriación del personal del buque.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto, en Caracas a cinco de septiembre de mil ochocientos noventa y nueve.

S. Escobar

M. Pastor y Bedoya».

Respecto a este convenio de venta, que realmente debemos calificar de contrato de compra-venta, hay varios aspectos que merecen ser comentados:

- Manuel Pastor y Bedoya fue un diplomático español que, entre otros destinos, ocupó puestos en las embajadas de España en Dinamarca, Perú y Venezuela;
- en el momento de firmarse el convenio entre España y Venezuela, Santos Escobar era ministro de Hacienda de aquella república suramericana, en el gobierno de Ignacio Andrade Troconis (desde el 20 de febrero de 1898 hasta el 23 de octubre de 1899);
- el *Galicia* seguía con los problemas de las calderas de proa. Estas eran de tipo locomotora y estaban destinadas a dotar al buque de su velocidad máxima, necesaria para poder utilizar el armamento torpedero. Las dos de popa, que estaban en buen estado, eran de tipo cilíndrico, adecuadas para tareas de patrulla a velocidad lenta;
- por otra parte, Venezuela retrasaba seis meses el pago del buque, posiblemente por su mala situación económica;
- como demuestra el añadido al punto cuarto del convenio, hay que resaltar la desconfianza de España en el cobro del precio estipulado por el buque. Las garantías presentadas por el gobierno de Venezuela, por lo menos sobre el papel, parecen elevadas. Las razones de esto son bastante claras. Venezuela padecía dificultades económicas como consecuencia de la bajada del precio del café, que en aquel momento suponía el 80 por 100 de las exportaciones del país. Por otra parte, también hay que considerar la inestabilidad política del país. El gobierno de Ignacio Andrade fue derrocado, aproximadamente, un mes después de la firma del convenio por un movimiento liderado por Cipriano Castro.

En la Armada de Venezuela

En la Armada de Venezuela el *Bolívar* fue clasificado como contratorpedero, siendo una de las primeras tareas realizadas trasladar a Barbados al general Ignacio Andrade. El buque fue adquirido durante su administración, en su huida de Venezuela. En el año 1900, el armamento del *Bolívar*, además de los tubos lanzatorpedos, estaba constituido por seis cañones de tiro rápido de 57 mm y una ametralladora de 25.

Durante la Revolución Libertadora de diciembre de 1901, participó en misiones de bloqueo y patrullaje de costas, bombardeo de posiciones insurgentes, puesto de comando, transporte y desembarco de tropas y material.

Entre los días 27 y 30 de mayo de 1902, un grupo de tareas conformado por el *Restaurador*, el *Bolívar*, el *Miranda* y el mercante *Ossun*, con dos botes grandes remolcados, desembarcaron en Carúpano 2.600 soldados y seis piezas de artillería de montaña, después de bombardear la línea de defensa de los insurgentes en el puerto. El 28 desalojaron a los revolucionarios de sus posiciones en toda la ciudad y las montañas circundantes. El día 30, 1.600 soldados y la artillería se embarcaron rumbo a Cumaná, la cual tomaron el siguiente 10 de junio.

En junio, el *Bolívar* capturó, al norte de río Caribe, una balandra y en el golfo de Paria, una lancha de vapor, que desde Granada y Trinidad transportaban pertrechos a los revolucionarios.

Entre el 20 y 22 de agosto, un grupo de tarea conformado por el *Restaurador*, el *Bolívar* y los vapores mercantes armados *Socorro*, *Masparro* y *Caura*, junto con la goleta artillada *Rosa Elena*, bombardeó Ciudad Bolívar después de que los revolucionarios no aceptaran rendirse. La mayoría de los disparos se perdieron y no causaron daños de importancia a las fortificaciones y principales edificaciones. El grupo de tareas se retiró al no alcanzar su objetivo y salió del río Orinoco hacia Trinidad y La Guaira.

En plenas operaciones contra los revolucionarios de la Libertadora comienza el Bloqueo Tripartito a las costas venezolanas de 1902-1903 por parte de Inglaterra, Alemania e Italia. El 9 de diciembre de 1902, el *Bolívar* fue capturado por el crucero *Charybdis* y el cañonero *Alert*, ambos buques británicos, mientras estaba fondeado en Puerto España, Trinidad. Otros tres buques venezolanos fueron capturados y dos echados a pique. Las unidades capturadas fueron devueltas el 5 de marzo de 1903 en un estado deplorable:

«Y no sólo fueron maltratados hasta el punto de hacerlos por el momento inservibles, sino que también fueron desposeídos de casi todos los enseres, mobiliario, planos, útiles, herramientas y demás efectos indispensables para los distintos departamentos y maniobras...»

En el caso del *Bolívar*, la máquina fue despojada de varias piezas y las bombas sufrieron daños, los tubos de las calderas fueron severamente dañados, los cañones oxidados y sin elementos de puntería, algunas de las planchas de la obra viva deterioradas y desaparecieron herramientas, útiles, etc. Los



Cañonero-torpedero Bolívar. (Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

buques fueron sometidos a un intenso proceso de reparaciones y dotación de armamento, municiones, equipo y material y finalmente el *Bolívar* fue reincorporado al servicio activo el 12 de mayo del mismo año.

El 20 de junio de 1903 el *Restaurador*, el *Bolívar* y el *Zamora* constituyeron un grupo de tareas cuya nave capitana transporta al general Juan Vicente Gómez, jefe de la fuerza expedicionaria pacificadora de los Estados Orientales y Guayana, a su estado mayor, y a una fuerza de desembarco que estaba constituida por dos divisiones de infantería, un cuerpo de artillería de campaña y un tren de apoyo Logístico. Esta fuerza zarpó el 27 de junio recalcando al amanecer del 29 de junio en Carúpano, donde el *Bolívar* remolcaba tres goletas mercantes que transportaban tropas.

El 1 de julio, el *Bolívar* envió las fuerzas de desembarco que transportaba a ocupar Güiría, luego se dirigió a cargar carbón en Puerto España, y seguidamente zarpó para Barrancas, donde el día 10 se reunió con el resto del grupo de tarea conformado por el *Restaurador*, el *Miranda* y el *Zamora* y zarparon hacia Ciudad Bolívar.

Al mediodía del 13, ya fondeados los buques de la escuadra frente a Ciudad Bolívar, el jefe expedicionario dio la orden de establecer el bloqueo fluvial de la ciudad, le tocó al *Bolívar* desde Soledad hasta los Manguitos. El jefe del ejército expedicionario había establecido una línea de batalla sobre la ciudad, que la encerraba en forma semicircular. La noche del 17 el comandante de la escuadra, para intensificar el bloqueo, hizo funcionar durante todo el periodo de oscuridad los focos eléctricos del *Restaurador* y el *Bolívar*.

El 19 a las 4 de la madrugada, dos lanchas del *Bolívar*, con quince infantes de marina se acercaron cautelosamente, a tiro de pistola, al lugar llamado Punta de Mateo, donde el enemigo tenía su primera trinchera de la margen del Orinoco. Una vez en esa posición, el *Bolívar* abrió fuego sobre la misma, con metralla, con todos sus cañones, sorprendiendo e infundiendo el pánico a los enemigos allí apostados, momento preciso que aprovecharon los infantes de marina, para adueñarse de la posición hasta nueva orden. Con quince hombres

más de infantería de marina y con los que ya habían tomado Punta de Mateo se avanzó hasta los Molinos, donde el enemigo tenía su segunda trinchera que abandonó, siendo ocupada también. El *Bolívar* se situó frente a los Molinos para proteger la posición.

A las 4 pm el *Bolívar*, procedió a destruir la Represa, desalojando la tercera trinchera que el enemigo tenía sobre la misma, hasta ese momento inexpugnable, por contar para su defensa con el río que la separaba de las posiciones que ocupaba el batallón Cardona.

El día 20, una vez destruida la Represa y ocupada por el batallón *Cardona*, el *Bolívar* siguió río arriba, apoyando con su artillería al mencionado batallón en dirección a los atrincheramientos sucesivos que el enemigo tenía en la Aduana, el Resguardo y el Acueducto, para que en combinación con el *Restaurador* y el *Miranda* desalojara esas fuertes posiciones.

En la madrugada del 21 terminó esta batalla que duró 52 horas con el saldo de un ejército completo prisionero de dos mil hombres con armas municiones y bagajes. El día 27 se reembarco la fuerza expedicionaria y se hizo rumbo a La Guaira, recalando en diversos puntos del Oriente de la República donde recibió los vítores de estos pueblos fondeando finalmente en el destino, el día 3 de agosto, siendo recibida por el general Cipriano Castro.

Con el país pacificado, el *Bolívar* navegaría unos años más hasta que en 1907 entró en el Astillero para no volver a salir. En 1910 se abandona la idea de reconstruirlo a pesar de que se habían adquirido dos calderas nuevas en Inglaterra, siendo seguidamente retirado y desmantelado. Se planeó utilizar sus máquinas en la construcción de dos “cruceros” idénticos de unos 45 metros de eslora. Su artillería se distribuyó entre diversos buques, los tubos lanza torpedos fueron montados en tierra, en las instalaciones del Astillero, formándose así un Centro de Adiestramiento y Lanzamiento de Torpedos.

Isla de Cuba/Mariscal Sucre

En la Armada

Para la Armada se construyeron tres cruceros de esta clase: el *Isla de Cuba* y el *Isla de Luzón*, por W. G. Armstrong, Mitchell & Co. (Elswick, Reino Unido) y, con algunas diferencias en sus características, el *Marqués de la Ensenada*, en el arsenal de La Carraca (Cádiz, España).

Al poco tiempo de su entrega a la Armada, en 1887, fue enviado a Santa Cruz de Mar Pequeña (Ifni) para combatir la piratería. En 1888 fue adscrito a la Escuadra de Instrucción, estando presente con ella en la inauguración de la Exposición Universal de Barcelona de aquel año. En 1889, y ante la crisis con Marruecos, estuvo realizando tareas de patrulla en la costa mediterránea marroquí. Remolcó, en el año 1893, a la nao *Santa María* hasta La Habana. En el mismo año estuvo en Guinea Ecuatorial, en la guerra de Melilla (cabo Tres Forcas y cabo de Agua) y transportó de Casablanca a Cádiz la indemnición



El crucero protegido *Isla de Cuba*, en un puerto inglés, poco después de su entrega a la Armada. (Foto: Archivo MdR Almirante de Castilla)

zación pagada por Marruecos por el citado conflicto. También hay que destacar que en 1895 fue uno de los buques que tomó parte en la búsqueda del crucero *Reina Regente*, desaparecido en la travesía entre Tánger y Cádiz.

Ante el cariz de la revolución tagala en Filipinas, y atendiendo a las peticiones por parte del contralmirante Montojo de más y mejores unidades, en 1896 fue asignado a las fuerzas destinadas en aquel archipiélago del Pacífico. Realizó el viaje desde España hasta la bahía de Manila conjuntamente con su gemelo el *Isla de Luzón*. Esta pareja de buques posiblemente fueran las unidades más interesantes de la escuadra de Montojo.

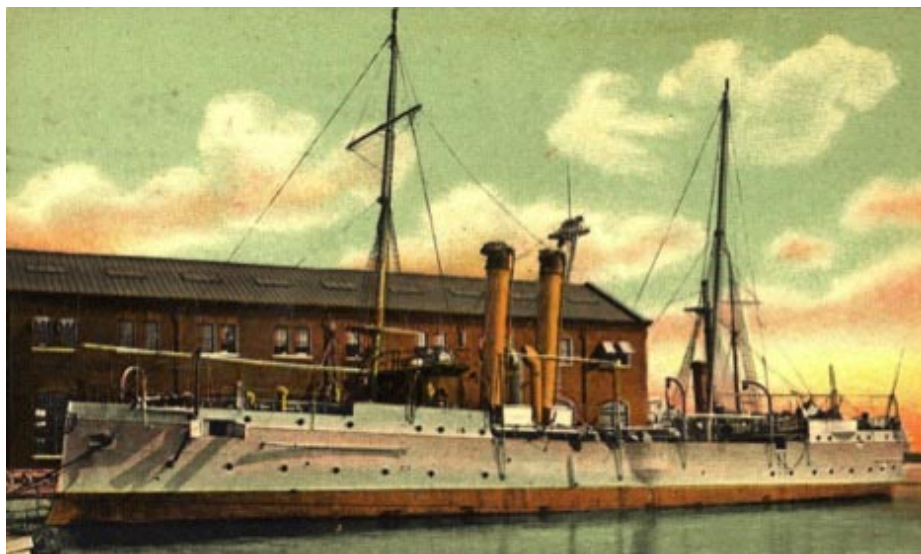
Tras recibir daños en la primera parte del combate de Cavite el *Isla de Cuba* fue hundido por su dotación en aguas someras sobresaliendo cubierta y superestructuras del agua. Al reiniciarse el ataque de los buques del comodoro Dewey recibió nuevamente fuego artillero sufriendo nuevos daños.

La clasificación de crucero protegido era a todas luces excesiva. No pasaba de ser un cañonero-torpedero dotado de una cubierta protectora, de buen diseño, construcción y calidad militar.

En la Marina estadounidense

Tras el combate de Cavite el buque fue rebotado por la Armada norteamericana y remolcado hasta Hong Kong, donde fue reparado en el astillero Hong Kong and Whampoa Dock y quedó operativo como cañonero en la Marina estadounidense el 11 de abril de 1900.

En Filipinas, estuvo asignado a la *Asiatic Station*. Entre el 17 de noviembre y el 8 de diciembre de 1900 transportó un batallón para apoyar a las fuer-



El cañonero USS *Isla de Cuba* en el arsenal de Portsmouth. (Foto: Marina norteamericana)

zas que ocupaban Ormoc (isla de Leyte) y que se encontraban en combate con los insurrectos filipinos. Con su gemelo estuvo patrullando las aguas de las islas del sur de Filipinas, manteniendo el bloqueo de Samar e impidiendo la entrada de armas. También realizó levantamientos hidrográficos en la ensenada de Ormoc y en la bahía de Parasan, en la isla de igual nombre perteneciente al subarchipiélago de Samar.

Abandonó las Filipinas el 4 de marzo de 1904 partiendo desde Cebú hacia la costa este de Estados Unidos donde, en el astillero de Portsmouth (New Hampshire), entró en un proceso de modernización del que surgió con su silueta modificada con dos chimeneas.

El 21 de marzo de 1907 fue alquilado por la Marina norteamericana a la Milicia Naval de Maryland, que lo utilizó como unidad de entrenamiento de sus miembros con base en el puerto de Baltimore.

En la Armada estadounidense su armamento estuvo formado por cuatro cañones de 101,6 mm, cuatro de 57 mm y tres tubos lanzatorpedos. En 1910 fue rearmado con seis cañones de 76,2 mm y cuatro de 57.

El documento

Dado que el *Isla de Cuba* fue capturado por la Marina norteamericana e incorporado a la misma, la documentación que aportamos es referente a la transmisión de la propiedad entre los dos países americanos.



Certificación de la Marina estadounidense de la compra del USS Isla de Cuba por la República de Venezuela. (Foto; Ramón Rivero Blanco)

El primero de los documentos es una certificación del Departamento de Marina, fechada el 24 de junio de 1912, en la que se reconoce la venta del USS *Isla de Cuba* a la República de Venezuela y el abono por esta de la cantidad de 57.268 dólares. Por considerarlo el más interesante es el documento que reproducimos.

Disponemos de otros dos documentos de interés que preferimos resumir a reproducir fotográficamente. El primero es un recibo de departamento de Marina (US Navy), fechado el 24 de junio de 1912, en el que reconoce la recepción de la cantidad de 25.732 dólares como depósito a cuenta de las reparaciones y puesta a punto del buque en el arsenal de Charleston (Carolina del Sur).

El tercer documento es una carta, con fecha 23 de julio de 1912, enviada por la embajada de Venezuela en Estados Unidos y dirigida al ministro interino de Guerra y Marina, en la que se comunica haber realizado un pago de 5.936,5 dólares como abono de la compra de municiones para la artillería que dotaba al buque. En este documento también se comunican cambios en el mando previsto para el cañonero, por enfermedad del oficial que estaba previsto, de apellido Sandoz, proponiendo el nombramiento del teniente de navío A. W. Pressey, de nacionalidad norteamericana.

El *Mariscal Sucre* fue sede de la Escuela Naval venezolana en tres épocas distintas:

- desde el 15 de mayo de 1914 hasta el 30 de junio de 1917, cuando fue transferida la institución a los buques: el crucero *General Salom* y el transporte *Zamora*;
- entre el 27 de septiembre de 1917 y el 5 de enero de 1918, tras pasar el *Zamora* a astillero para labores de mantenimiento;
- del 9 de marzo de 1922 hasta el 21 de mayo de 1923, cuando se volvió a ocuparse de estas tareas el *General Salom*.

El buque también intervino en tareas científicas. Así, en febrero de 1916 transportó a Tucacas (estado de Falcón) a una comisión científica venezolano-argentina para llevar a cabo estudios astronómicos y realizar fotografías de un eclipse total de sol.

En el año 1917, el *Sucre* fue sede de dos importantes instituciones. Cuando se entregó a Venezuela, el *Mariscal Sucre* disponía de un equipo de telegrafía



Cañonero *Mariscal Sucre*, de la Marina de Venezuela, en el año 1918. Anteriormente sirvió en la Armada española y en la Marina norteamericana con el nombre de *Isla de Cuba*. (Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

sin hilos (TSH). Por esta razón, basado en Puerto Cabello, desde el 27 de Junio de 1917 acogió la Escuela de Radiotelegrafía, compartida por el Ejército y la Armada. El 31 de diciembre del mismo año se le asignó ser base de las oficinas de la Inspectoría General de la Armada Nacional.

El 17 de enero de 1929 la ciudad de Cumaná sufrió un fuerte terremoto y el *Mariscal Sucre* fue enviado para dar apoyo a los afectados, manteniéndose en estas tareas hasta mediados del mes de febrero.

Como operación militar hay que destacar que, el 11 de agosto de 1929, se desplazó a la zona de Cumaná para capturar al vapor *Falke*, empleado en un intento de golpe de estado contra el gobierno del general Gómez. El vapor había sido utilizado para desembarcar alrededor de doscientos hombres armados y pertrechos que debían ocupar la ciudad.

El 28 de mayo de 1938, el *Mariscal Sucre* comenzó su última misión de adiestramiento, con una duración aproximada de un mes, incluyendo formación teórico-práctica en temas como artillería, máquinas, señales y navegación.

En noviembre de 1938 se realizaron dos inspecciones detalladas del estado del buque, la primera en La Guaira, y la segunda en el arsenal de Puerto Cabello. A la vista de los resultados, el *Sucre* se encontraba en malas condiciones generales, se decidió su retirada del servicio operativo y su conversión en pontón, aprovechando el casco y las máquinas auxiliares que todavía se encontraban en un estado aceptable. Al buque se le retiró el armamento, se desmantelaron los palos y se adecuó el interior como sollados y paños.

El 11 de Junio de 1940, el *General Salom* remolcó al *Mariscal Sucre*, transformado en pontón en el Arsenal de Puerto Cabello, hasta el archipiélago

de Las Aves. Eran los días de la segunda guerra mundial, los submarinos alemanes eran una amenaza y había que mantener la soberanía sobre aquellos territorios.

El 16 de septiembre de 1942 el *Mariscal Sucre* fue nuevamente remolcado hasta el Arsenal de Puerto Cabello para limpieza de fondos y tareas de acondicionamiento. Terminadas estas labores fue remolcado hasta la isla de La Orchila para servir de sede del destacamento de Infantería de Marina de guarnición. En 1945 tuvo un nuevo proceso de reparaciones en Puerto Cabello, tras el cual volvió a su fondeo insular hasta el año 1948.

Su final fue triste, hundido el 22 de julio de 1948, en la zona del archipiélago de Los Roques, como blanco de ejercicios de tiro de buques de la Armada de Venezuela y de aviones de bombarderos del ejército del aire.

Deshaciendo el entuerto del *Filipinas/Zamora*

Desde hace muchos años, en la historiografía naval española se viene sosteniendo que el cañonero-torpedero *Filipinas* fue vendido en 1899 a la Armada Nacional de Venezuela, donde fue utilizado como transporte con el nombre de *Zamora*. Estamos en condiciones de demostrar lo erróneo de esta afirmación.

Como primer paso hay que aclarar que estamos hablando del segundo buque de este nombre del que dispuso la Armada. El primero se construyó por Hong Kong and Whampoa Dock en la colonia inglesa de la costa de China. Ante su mal resultado, y con poco tiempo de servicio en la Armada, se vendió en 1891 a la Marina de Siam, la actual Tailandia, donde fue rebautizado como *Makut Rajakumarn*.

Con respecto al segundo *Filipinas*, el construido en Cádiz, de acuerdo con los datos consultados el origen de esta afirmación falsa parece estar en el anuario naval *Jane's* que publicó la información en una de sus ediciones de la primera veintena del siglo XX. A partir de ahí los datos se han ido copiando sin que nadie se molestara en comprobarla.

Algunos autores españoles solo señalan que fue vendido en Fort de France (Martinica) en 1899, ante la imposibilidad de que cruzara el océano Atlántico para volver a la Península. Son más acertadas las palabras de Alfredo Aguilera, quien en su reconocido libro *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, habla de «la absoluta incapacidad de sus calderas y máquinas, quedando arrinconado cuando luego transcurriría la guerra con los americanos del Norte». En la obra citada, un poco más adelante este autor escribe: «Firmada la paz, también como era de esperar, se le volvió a remolcar hasta la Martinica, donde se vendió por lo poco que por él quisieron pagar».

Por otra parte, el buque figura en la relación de unidades llegadas en 1899 a Fort de France (Martinica) para posteriormente ser convoyadas hasta España. En el artículo publicado por «J de S» en la *Revista General de Marina* se afirma que quedó descartado para realizar la travesía del océano Atlántico,



El cañonero torpedero *Filipinas* en un cuadro de Ildefonso Sanz y Doménech existente en el Museo Naval de Madrid. (Foto: Biblioteca Digital de Defensa)

indicando literalmente que «el *Filipinas* (imposibilitado de movimientos propios desde antes de su salida de La Habana) por la falta de consolidación en su casco resentido gravemente en el tercio de popa durante el último viaje realizado á remolque del *Patriota*».

El *Zamora* era un buque de transporte costero de carga y pasaje, con dos puentes y casco formado por planchas de hierro sobre cuadernas del mismo material, todo ello unido mediante remachas, como era habitual en la época. Con la propulsión formada por una caldera, una máquina y una hélice podía alcanzar una velocidad de 12 nudos. Inicialmente dispuso de un aparejo auxiliar de tres palos, arbolado como goleta.

Fue construido por Barclay, Curle & Co., de Glasgow, en sus instalaciones de Stobcross en el río Clyde. La misma empresa construyó el sistema propulsivo. Su propietario original fue la sociedad inglesa The Carron Company, bien conocida por sus fundiciones de hierro y como constructora de artillería. Perteneció a la matrícula de Grangemouth (Escocia, Reino Unido). Su nombre original fue *Derwent*.

El *Zamora* y otra unidad denominada *General Crespo*, fueron adquiridos por el funcionario venezolano doctor Claudio Bruzual Serra, comisionado para la ocasión como embajador, a través de un contrato firmado con el ciudadano inglés J. A. Andrews, en la ciudad de Berlín, en agosto de 1896. El *General Crespo* fue anteriormente el yate *Gladwind* de bandera inglesa y 142 toneladas.

Cuando el 21 de diciembre de 1896 el *Zamora* causó alta en la Marina de Guerra de Venezuela, era la mayor unidad de aquella fuerza naval. Podía transportar entre 200 y 1.000 hombres, según las distancias, y estaba armado



Una de las pocas imágenes existentes del transporte *Zamora*, de la Armada de Venezuela.
(Foto: archivo CN Ramón Rivero Núñez)

con un cañón Krupp de tiro rápido de 37 mm y una ametralladora de 7 mm del mismo fabricante. Se pagaron por él 5.500 libras esterlinas y aproximadamente otras mil por su armamento.

Por si quedaran dudas las fechas evidencian que no pueden ser el mismo buque. El *Filipinas* llegó a Fort de France en 1899 y el *Zamora* a había sido adquirido por la Armada de Venezuela tres años antes, en 1896.

En lo referente a la silueta se puede observar la diferencia de las superestructuras y sobre todo de las formas de la proa y la popa. También es interesante comprobar la posición de la chimenea que indica que en el *Zamora* las máquinas estaban situadas más a popa.

En la Colección Legislativa de la Armada de 1899, y con fecha 1 de julio, figura la baja en la lista de buques de la Armada del cañonero-torpedero *Filipinas* sin indicar el motivo de la misma. No existe ninguna otra disposición relativa a este buque o a su venta.

Para abundar más en el tema la lista del Lloyds correspondiente a 1896-97 figura que el vapor *Darwent* fue adquirido por el gobierno de Venezuela y rebautizado como *Zamora*.

De acuerdo con lo que se ha descrito anteriormente, y con lo que se puede ver en la Tabla 2, las características del *Zamora* eran completamente distintas de las del *Filipinas*.

Tabla 2.- CARACTERÍSTICAS DEL FILIPINAS Y EL ZAMORA

	<i>Zamora</i>	<i>Filipinas</i>
Año construcción	1874	1891
Desplazamiento	598 TRB, 307 TRN	750 t
Eslora	59,04 m	71 m
Manga	8,53 m	8,25 m
Calado	4,85 m	3,75 m
Calderas	1	4, tipo locomotora
Máquinas	1, de dos cilindros tipo Compound	2, triple expansión
Hélices	1	2
Potencia	127 CV (n)	2.500 CV (i)

A la vista de todo lo expuesto afirmamos con absoluta rotundidad que el *Filipinas* nunca fue adquirido por la Armada Nacional de Venezuela y que no tiene relación alguna con el transporte *Zamora* de esa fuerza naval.

En lo relativo al final del buque, Jesús Gargallo, en su página web sobre Astilleros de Cádiz, empresa sucesora de la que construyó el cañonero-torpedero *Filipinas*, afirma que fue achatarrado en Martinica en el año 1900. A la vista de todos los datos sobre el estado del buque, y considerando la especialización de esta fuente en internet, damos por válido el dato.

Epílogo y conclusiones

La adquisición del *Miranda* (*Diego Velázquez*) y el *Bolívar* (*Galicia*) supuso para la Armada Nacional de Venezuela un cambio muy importante. Hasta ese momento sus unidades propulsadas a vapor eran buques mercantes a los que se les instalaba armamento artillero tras su adquisición. Los tres buques estudiados en este trabajo implicaron un impulso para la marina de Venezuela.

También hay que resaltar que en el momento de la adquisición del *Bolívar* (*Galicia*) esta unidad disponía de dos tubos lanzatorpedos, lo que significó una absoluta novedad en la marina venezolana. Trece años más tarde, cuando se adquirió el *Mariscal Sucre* (*Isla de Cuba*) la US Navy ya le había desmontado el armamento torpedero.

En la tabla 3 se muestran las fechas más relevantes de la vida operativa de las tres unidades que empezaron perteneciendo a la Armada y acabaron en la Armada Nacional de Venezuela. En relación con esta tabla es obligado realizar dos aclaraciones:

- Respecto a las fechas de alta se indican las de las Reales Ordenes (España) o Resoluciones (Venezuela) de alta en las respectivas fuerzas navales.
- Las fechas de baja en la lista oficial de buques de la Armada eran un mero acto administrativo que en muchas ocasiones no coincidía con la fecha real. De muchos de los buques que causaron baja por la Guerra del 98 no se publicó la baja, como es el caso del Isla de Cuba.

Tabla 3.- FECHAS RELEVANTES DE LOS TRES BUQUES

Fechas	<i>Diego Velázquez/Miranda</i>	<i>Galicia/Bolívar</i>	<i>Isla de Cuba/Mariscal Sucre</i>
Puesta de quilla	24 julio 1895	13 julio 1889	25 febrero 1886
Botadura	7 septiembre 1895	19 agosto 1891	11 diciembre 1886
Alta Armada	1895	12 junio de 1894	22 septiembre 1887
Baja Armada	17 julio 1899	6 septiembre 1899	1 mayo 1898
Alta Marina EEUU.	–	–	11 abril 1900
Alta Maryland Navy Militia	–	–	21 marzo 1907
Baja Maryland Navy Militia	–	–	1912
Baja Marina EEUU.	–	–	2 abril 1912
Alta Marina de Venezuela	7 agosto 1899	13 septiembre 1899	12 septiembre 1912
Alta Marina EEUU.	1946. Desguazado en 1952	1910	22 julio 1948 (pontón desde 1938)

Fuentes

Archivos y bibliotecas
 Archivo del Museo Naval (España)
 Archivo Histórico Nacional (España)
 Archivo MdR Almirante de Castilla (España)
 Archivo General de la Nación, Archivos del Ministerio de Guerra y Marina (Venezuela)
 Biblioteca Central de Marina (España)
 Biblioteca Virtual de Defensa (España)
 Hemeroteca Nacional de Venezuela.

Bibliografía

ACADEMIA DE CIENCIAS POLÍTICAS Y SOCIALES: *Leyes y Decretos de Venezuela*. Tomo XXIII. 1900, Imprenta Nacional, Caracas, 1903.

- AGUILERA GARCÍA, Alfredo, y ELÍAS, Vicente: *Buques de guerra españoles, 1885-1971*, Editorial San Martín, 1972.
- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier, y MEDINA ARNAIZ, María Luisa: *Historias de la Armada en Filipinas*, Fondo Editorial Ingenieros Navales, Madrid, Publicación prevista en 2019.
- BLANCO, Félix, y RIVERO BLANCO, Ramón: *Crucero Isla de Cuba al servicio de la Armada de tres países, 1887-1948*, Createspace Independent Publications, Caracas, 2014.
- BLANCO CARRERO, Edgar; BRACHO PALMA, Jairo; CHACÓN HERNÁNDEZ, Julio, y RIVERO BLANCO, Ramón: *Historia de la Marina de Guerra de inicios del siglo XX. Legado del capitán de corbeta Ramón Díaz*, Rivero Blanco Editores, Caracas), 2013.
- BRACHO PALMA, Jairo: *Hombres de hierro*, Armada Bolivariana, Caracas, 2012.
- BUDIÑO CARLÉS, José Manuel; FERNÁNDEZ NÚÑEZ, Pedro, y MOSQUERA GÓMEZ, José María: *Buques de la Armada española. Historiales (1700-2014)*, Instituto de Historia y Cultura Naval y Fundación Alvargonzález, Gijón, 2014.
- CAMPANERA I ROVIRA, Albert: *Los cruceros españoles. Crónica versus Historia, 1875-1975*, Real del Catorce Editores, S.L., Madrid, 2014.
- CARO GUTIÉRREZ, Santiago: *Los escoceses de la Armada. Los cañoneros de Glasgow*, edición del autor, Utrera, Sevilla (España), 2018.
- COELLO LILLO, Juan Luis, y RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, Agustín Ramón: *Buques de la Armada española a través de la fotografía (1849-1900)*, Agualarga Editores, Madrid, 2001.
- FERNÁNDEZ SANTANDER, Carlos: *El crucero en la Armada española*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A., Madrid, 1993.
- GARCÍA-PARREÑO Y KADEN, Jorge: *Las armas navales españolas*, Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares, S.A. Madrid (España). 1982.
- IRWIN, Domingo, y MICETT, Ingrid: *Caudillos militares y poder. Una historia del pretorianismo en Venezuela*, Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, 2008.
- JIMÉNEZ LÓPEZ, Hadelis: *La Armada de Venezuela, 1830-1975*, Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Litografía Tecnocolor, Caracas, 2001.
- : *Comandantes generales de la Armada, 1811- 2007*, Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Litografía Tecnocolor, Caracas (Venezuela), 2007.
- LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING: *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping 1896-97*, Londres, 1897.
- MARINO BLANCO, Tomás: *Buques de la Armada venezolana, 1901-1950*, Ministerio de la Defensa, Litografía Tecnocolor, Caracas, 2006.
- MINISTERIO DE MARINA: *Estado General de la Armada*, Imprenta del Ministerio de Marina, Madrid, 1896.
- MINISTERIO DE MARINA Y GUERRA: *Memoria del Ministerio de Guerra y Marina*, Caracas, años 1896-1912.
- OJEDA LOVERA, Denis: *La planta insolente*, Armada de la República Bolivariana de Venezuela, Litografía Tecnocolor, 2002.
- PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA: *Código de la Marina de Guerra de los Estados Unidos de Venezuela*, edición oficial, Imprenta Bolívar, Caracas, 1903.
- RUESGA HERREROS, Valentín: *BUQUES DE GUERRA ESPAÑOLES. EL SIGLO XIX. DESDE EL VAPOR*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2017.
- VARGAS, Francisco Alejandro: *Historia crítica y razonada de la Escuela Naval de Venezuela*, Caracas, 1963.

Artículos

- ÁLVAREZ LAITA, Francisco Javier: «Contrato para la construcción de los cañoneros de la clase Almendares», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, núm. 144, Madrid, 2019.
- : «La repatriación a España de buques destinados en Cuba tras la Guerra del 98», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL* (pendiente de publicación), Madrid, 2019.
- CARRANZA Y REGUERA, Juan: «13 de junio de 1898», *REVISTA GENERAL DE MARINA*, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.

BUQUES DE LA ARMADA EN LA MARINA DE VENEZUELA TRAS LA GUERRA DEL 98

S., J de: «Repatriación de la Escuadra de las Antillas», REVISTA GENERAL DE MARINA, t. XLIV, Depósito Hidrográfico, Ministerio de Marina, Madrid, 1899.

Diario *El Universal*, 1908-1911

Revista Militar y Naval, Caracas, Imprenta El Cojo, núms. 1-27, Puerto Cabello (Venezuela), 1906-1908.

Revista Técnica del Ministerio de Obras Públicas, núm. 22, Litografía y Tipografía del Comercio, enero y octubre de 1912.

Internet

GARGALLO, Jesús: *astilleroscadiz.buques.org.*, página web dedicada específicamente a astilleros de Cádiz y a sus empresas antecesoras, así como a sus construcciones. Consultada en junio de 2019.

INFORMACIÓN DE INTERÉS PARA LOS LECTORES

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

<http://bibliotecavirtualdefensa.es>

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

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

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

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

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

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

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

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

<http://www.armada.mde.es>

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

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

EN UN FALUCHO POR LOS MARES PATAGÓNICOS. LA EXPEDICIÓN ESPAÑOLA DE RECONOCIMIENTO AL GOLFO SAN JORGE (1794-1795)

Carlos PESADO RICCARDI
Doctor en Historia
Recibido 22/06/2020 Aceptado 3/08/2020

Resumen

El reconocimiento y exploración del golfo San Jorge, en la actual Patagonia argentina, era uno de los objetivos que ya se había propuesto realizar la expedición científica alrededor del mundo de Malaspina-Bustamante. Sin embargo, por distintas circunstancias e impedimentos tuvo que posponerse dicha tarea, organizándose posteriormente como una comisión subsidiaria que recayó sobre la responsabilidad de otro de los marinos españoles ilustrados de la época, don Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón. La expedición trascurrió entre los meses del verano austral de finales de 1794 y comienzos de 1795, cumpliéndose hoy el 225.º aniversario de la misma. La tarea realizada fue muy valiosa, aportando cartografía y mediciones importantes que faltaban de las costas patagónicas, corrigiendo errores de campañas anteriores y consolidando las buenas relaciones con las tribus indígenas del lugar.

Palabras clave: expedición naval, golfo San Jorge, Gutiérrez de la Concha, cartografía.

Abstract

The reconnaissance and exploration of the San Jorge gulf, in present-day Argentine Patagonia, was one of the objectives that the scientific expedition around the word of Malaspina-Bustamante had already set out to do. However, due to different circumstances and impediments, this task had to be postponed, subsequently organizing itself as a subsidiary commission that fell to the responsibility of another of the enlighten Spanish sailors of the time, D. Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón. The expedition elapsed between the southern summer months of late 1794 and early 1795, fulfilling its 225th anniversary today. The task carried out was very valuable, providing important cartography and measurements that were missing from the Patagonian coast, correcting errors of previous campaigns and consolidating good relations with the indigenous tribes of the place.

Key words: Naval expedition, San Jorge gulf, Gutiérrez de la Concha, cartography.

Introducción

UNA de las manifestaciones más destacadas del nuevo impulso marítimo-científico del siglo XVIII fue sin duda la importante serie de expediciones científicas que, auspiciadas por la Corona, intentaron abordar con amplitud la casi totalidad de las inquietudes ilustradas propias de la época que se estaba viviendo. Bien sabido es que la Real Armada española jugó un papel decisivo a partir de la organización y ejecución de distintos viajes de exploración, descripción y reconocimiento de sus dominios ultramarinos, papel que la ubicó entre los niveles científicos europeos más elevados en materia de navegación, hidrografía y cartografía.

En ese contexto se destacó, sin duda, el conocido como viaje alrededor del mundo de Malaspina y Bustamante (1789-1794), a bordo de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, con sus más de cinco años de labor exitosa, levantamientos cartográficos de las costas navegadas, cálculos astronómicos, trabajos antropológicos con los pueblos indígenas, y de noticias sobre la flora y la fauna, y distintos informes sobre la situación de los virreinos en materia de política, comercio, defensa, etc.

Además, dejó también entre sus aportaciones gran número de comisiones subsidiarias que se fueron encomendando y que resultaron de gran valor e importancia para la Corona. Este fue el caso de la expedición para el reconocimiento del golfo San Jorge, en la actual Patagonia Argentina. Esta comisión fue encomendada al entonces capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha, uno de los oficiales de la corbeta *Atrevida*, quien dirigió la expedición por los mares australes del 24 de noviembre de 1794 al 4 de febrero de 1795.

Por sus objetivos podríamos enmarcarla en el grupo de expediciones denominadas geoestratégicas, combinando los trabajos relativos al campo de la geografía, en su íntima relación con la náutica y la astronomía, con los de tenor más estratégico, como la protección y auxilio de las zonas consideradas más conflictivas del imperio, entre las cuales se incluían las costas patagónicas por la amenazante presencia de ingleses en la zona.

Sus resultados brindaron aportes valiosos, desde una cartografía detallada de la zona, cuya toponimia guarda en la mayoría de las veces el homenaje permanente a los célebres marinos españoles de la época, hasta noticias de tipo etnográfico y diversas crónicas sobre los indígenas de la región, conocidos como «patagones».

Nuestro trabajo pretende dar a conocer los aspectos más importantes de una expedición española que creemos que ha sido poco estudiada. En el año de su 225.º aniversario, consideramos también justo el reconocimiento a la sacrificada y arriesgada tarea de aquellos marinos que, surcando los mares patagónicos del golfo San Jorge en embarcaciones menores, demostraron una destacada abnegación en aras del cumplimiento de su deber.

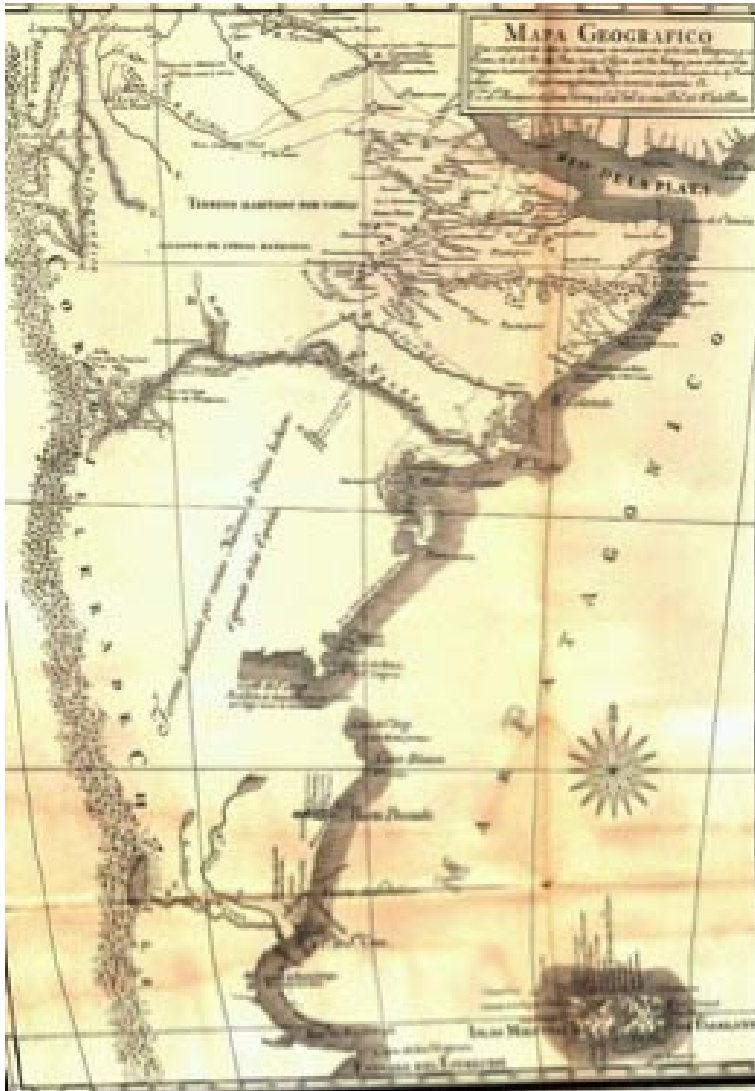
Para nuestro estudio contamos con documentación importante, como las cartas náuticas y mapas levantados en la expedición, y el diario de navegación de Juan Gutiérrez de la Concha, fuente que nos permitió el conocimiento detallado y pormenorizado de lo acaecido en aquellos tres meses de campaña¹.

El golfo desconocido

Hoy sabemos que el golfo San Jorge es una profunda escotadura de forma semicircular cuya boca, entre el cabo Dos Bahías y el cabo Tres Puntas, mide 244 km². Tiene una profundidad que oscila entre los 73 y 101 metros. En el recorrido de su costa se observan acantilados, caletas, cabos, puntas, bahías y playas. Las temperaturas máximas se registran en los meses de verano (diciembre, enero y febrero), época elegida para la expedición, con una medias de 20 ° C. La velocidad media anual del viento en la zona suele ser de 32 km/h y sopla en forma constante durante todo el año, coincidiendo los vientos más fuertes con

(1) Toda esta documentación se encuentra custodiada hoy en el archivo histórico del Museo Naval de Madrid (AMNM). Queremos agradecer también la importante colaboración que nos brindó Daniel Vaquero, argentino residente en la ciudad de Rada Tilly, provincia de Chubut (Argentina), entusiasta de la historia local y del golfo San Jorge, quien nos aportó ilustraciones e imágenes editadas por él y nos ayudó a precisar muchos de los lugares reconocidos durante la campaña de nuestro estudio desde su lugar de residencia. Aficionado a la historia y fotografía, dirige un interesante blog donde publica sus artículos a partir de un trabajo serio de erudición, digno de reseñar: <https://radatillyenelpasado.blogspot.com/>

(2) Las aguas y costas del golfo San Jorge se reparten entre las provincias argentinas de Santa Cruz y Chubut. Es uno de los más productivos en cuanto a pesca de la República Argentina, al igual que es importante la extracción de petróleo de su cuenca. Para el conocimiento de la geografía física y política del golfo San Jorge véase MASSERA, Cristina: «Golfo de San Jorge. Descripción geográfica», *El Ojo del Cóndor*, núm. 3, Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina, Buenos Aires, 2012, pp. 3-5.



Mapa 1: Representación poco definida del golfo de San Jorge en un mapa del año 1786³

(3) *Mapa geografico que comprehende todos los modernos descubrimientos de la Costa Patagonica y sus Puertos, desde el Rio de la Plata hasta el Puerto del Rio Gallegos, junto al Cabo de las Virgenes, la porcion descubierta del Rio Negro y caminos por la campaña de Buenos Ayres* [Formado por el brigadier José Custodio Sa de Faria], en TORRE REVELLO, José: *Mapas y planos referentes al Virreinato del Río de la Plata. Conservados en el Archivo General de Simancas*, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1938, p. 24.

los meses de verano, situación que complicó varias veces al capitán Gutiérrez de la Concha, indicándolo así en su diario. Pero hasta fines del siglo XVIII era todavía un lugar de suma importancia que se debía descubrir y reconocer.

Por su localización en la Patagonia, frente al actual mar argentino, era una necesidad para la Corona profundizar en su conocimiento porque era parte de la vía obligada de la navegación hacia el sur. Las embarcaciones con derrotero hacia las islas Malvinas o con dirección hacia el océano Pacífico debían enfrentarse a los siempre complejos mares patagónicos y era fundamental tener control sobre las costas. Y para ello se debía reconocer su geografía, con sus accidentes y distintas posibilidades para el refugio y establecimiento, así como la puntualización de los recursos logísticos, como la relación con los grupos indígenas del lugar.

Distintas expediciones navales españolas surcaron las costas patagónicas durante el siglo XVIII, entre ellas la más importante fue sin duda la comandada por Malaspina-Bustamante alrededor del mundo, pero ninguna reconoció el golfo San Jorge.

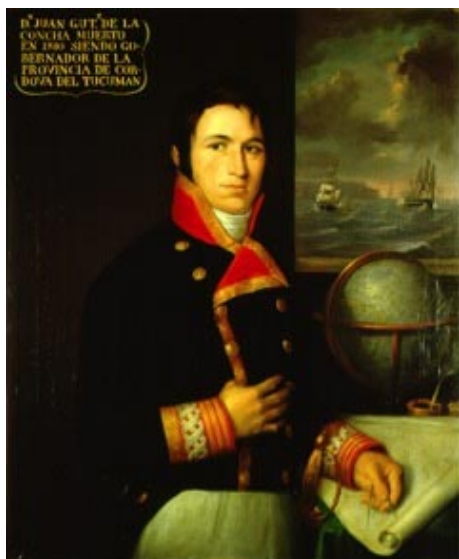
En el caso de las corbetas *Descubierta* y *Atrevida*, zarparon de Montevideo el 13 de noviembre de 1789, y entre sus objetivos tenían el reconocimiento del mencionado golfo, pero al alcanzar las zonas aledañas al mismo experimentaron grandes problemas en la navegación, tanto por la dificultad de sus mareas como por los escollos y el poco lugar para fondear en la entrada de algunos puertos, lo que llevó al capitán Alejandro Malaspina a expresar en su diario: «... habíamos experimentado unos remolinos bien vivos, los cuales llegaban a alucinar a los vigías de nuestros topes hasta hacerles creer que serían restingas; otras veces nos hacían o difícil o imposible el gobierno de los buques ...»⁴. Estas fueron las razones principales por las cuales no fue reconocido en esa oportunidad, quedando como una deuda pendiente.

Puede apreciarse en el Mapa 1 cómo el golfo San Jorge es representado en forma difusa hacia el año 1786. Solo se lee la leyenda «No se acabó de descubrir, dicen los indios que llega hasta la cordillera», algo que no representaba la realidad. Una década después, Gutiérrez de la Concha se haría cargo de esa difícil comisión.

Gutiérrez de la Concha, de las montañas de Santander a los mares del mundo

Creemos importante poder brindar unas breves pinceladas biográficas del hombre que llevó los destinos de esta comisión, desde su origen en las montañas cántabras hasta su desempeño en la expedición del viaje alrededor del mundo (1789-1794).

(4) MALASPINA, Alejandro: *Viaje científico y político...*, El Museo Universal, 1984, Madrid, p. 86.



Juan Gutiérrez de la Concha y Mazón Anónimo del siglo XIX. Museo Naval de Madrid

Juan Antonio Gutiérrez de la Concha y Mazón nació el 3 de octubre de 1760 y fue bautizado en la parroquia San Cipriano de Esles, un pequeño pueblo de las montañas de Santander. Sus padres fueron Jacinto Gutiérrez de la Concha y María Mazón de la Sierra, quienes tenían por ambas ramas un pasado y presente de hijosdalgo, condición necesaria para ingresar a la Real Armada española⁵. Poco se sabe sobre su niñez. Su padre pasaba temporadas largas en México dedicado al comercio, y su madre falleció cuando él tenía doce años. Su primera formación académica la recibió en el Colegio Escolapio de Villacarriedo⁶.

Sentó plaza de guardiamarina el 15 de septiembre de 1775 en la Real Compañía de Cádiz, y por su hoja de servicios⁷ conocemos sus méritos y

servicios hasta el año 1802, participando en importantes campañas militares de la segunda mitad del siglo XVIII.

En 1776 se incorporó como guardiamarina al navío San José, de la escuadra del marqués de Casa Tilly, participando en todas las acciones alrededor de la isla de Santa Catalina (Brasil), como en la conquista de Colonia del Sacramento contra los portugueses.

Posteriormente estuvo en la primera campaña del canal de la Mancha, bajo las órdenes de Luis de Córdoba, contra la flota inglesa del almirante Rodney, como así también en las expediciones a Pensacola de 1780 y 1781. Pero su más destacada intervención siendo oficial subalterno fue en la plaza de Argel, a las

(5) Los aspectos más destacados de su genealogía familiar pueden analizarse en la Probanza de Guardiamarina de Gutiérrez de la Concha en el AMNM, exp. 1401.

(6) Hemos encontrado constancia documental de que estuvo en Villacarriedo, con seguridad, durante el curso de 1773-1774. Archivo Provincial de Escuelas Pías. [Libro de pensión y gastos de colegiales de Villacarriedo], sign. 362/01, f. 8. Su tío Francisco, primogénito de la familia y titular del pequeño mayorazgo familiar en Esles, fue quien ejerció de curador de su sobrino Juan Antonio y se encargó de tramitar todos los expedientes del joven para ingresar en la Real Armada, con el apoyo benefactor de don Francisco Guerra de la Vega, marqués de la Hermida, gran comerciante de origen montañés, vecino en Cádiz, persona de fortuna e influencia que entabló relación amistosa con su tío y con su padre. Se trasladó a Cádiz en 1750 y se matriculó en la Carrera de Indias. Véase PESADO RICCARDI, Carlos: *El brigadier Juan Gutiérrez de la Concha, y el papel de los marinos españoles en tiempos de la revolución rioplatense (1808-1814)*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia [Tesis Doctoral], Madrid, 2015, pp.70-72.

órdenes del ponderado teniente general don Antonio Barceló. Allí combatió en los nueve ataques que tuvieron lugar contra la plaza mandando un bote de auxilio, y fue recomendado por «ser un oficial bizarro y entendido»⁸.

Destinado a los cursos superiores para los oficiales que más se hubiesen esmerado en los normales de guardiamarina, estudió matemáticas y astronomía, distinguiéndose en los certámenes públicos organizados en el departamento de Cartagena, donde comenzó a resaltar su aspecto ilustrado, comulgando en él tanto la vocación castrense como su condición de hombre de armas y de acción su interés por la ciencia.

Por su prestigio como científico, lo eligió el mismo Alejandro Malaspina para integrar la plana mayor de la corbeta *Atrevida*, al mando de don José Bustamante y Guerra. Durante la travesía, que duró desde 1789 hasta 1794, pudo demostrar sus condiciones como astrónomo e hidrógrafo, además de realizar descripciones antropológicas muy interesantes, logrando numerosos elogios y recomendaciones de sus jefes. Finalizada la expedición, fue asignado al relevamiento del golfo San Jorge (1794-1795), materia de que hablaremos a continuación.

Los preparativos y la partida de la expedición

Estaba entre los planes del capitán Alejandro Malaspina el reconocimiento del golfo San Jorge desde mucho antes de su retorno a Montevideo, después de la gran peripecia de la vuelta alrededor del mundo. Ya en un oficio al ministro Valdés, el 20 de diciembre de 1791, desde Acapulco le adjuntó distinta información relativa a la futura expedición⁹.

También le comunicó al virrey de Buenos Aires, en febrero de 1794, la necesidad de verificar cuanto antes dicha expedición bajo el mando de Gutiérrez de la Concha, quien sería ascendido ese mismo año a capitán de fragata. El virrey se involucró positivamente, mandó a comprar el bergantín necesario para la comisión e hizo venir desde el sur patagónico, para que se emplease en la misma tarea, a don José de la Peña, piloto experimentado de la Real Armada, quien se encontraba realizando trabajos por aquellas zonas desde hacía mucho tiempo¹⁰.

Una vez aprobado el nombramiento de Gutiérrez de la Concha, este, junto al segundo piloto de la *Descubierta*, Juan Inciarte, fue autorizado el 1 de abril

(7) Archivo General de Marina (AGM), Cuerpo General, leg. 620/537.

(8) PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la corporación desde 1700 a 1768*, Madrid, 1873, p. 131.

(9) Real Academia de la Historia (RAH), «Oficio de Alejandro Malaspina a D. Antonio Valdés...», Colección de manuscritos sobre América, t. VII, f. 481. La misma documentación se encuentra en el AMNM, ms. 427, ff.174v-176r, y en el ms.423.

(10) AMNM, ms. 279, ff. 46r-46v, «Aviso de Nicolás Arredondo a Malaspina sobre la compra del bergantín necesario para la expedición del golfo San Jorge de 1795», Buenos Aires, 10 de marzo de 1794.



Llegada del falucho San Antonio, al mando del capitán de fragata Juan Gutiérrez de la Concha a la Rada de Tilly. Golfo San Jorge, 25 de diciembre de 1794 (Montaje de óleo en fotografía)¹²

Fuente: www.radatillyenelpasado.blogspot.com

de 1794 por Malaspina a desembarcar de las corbetas. Debemos destacar que la salud del marino cántabro en esos momentos era bastante delicada, como consecuencia de tantos años de navegación, pero tenía que afrontar nuevamente el cumplimiento de una comisión que se le había confiado por ser uno de los oficiales más cualificados para la misma. El mismo virrey Arredondo, conociendo el estado decadente de su salud y los servicios que había prestado, apoyó un destino en tierra para él, calificándolo de digno oficial, discreto, con juicio, talento e instrucción¹¹.

Para la expedición se alistaron dos embarcaciones menores y bastante modestas: la sumaca *Nuestra Señora del Carmen* y *Ánimas*, ya conocida de otras expediciones en el sur, y el falucho San Antonio. Además del comandante, la plana mayor de ambas embarcaciones estuvo integrada por los pilotos José de la Peña y Juan de Inciarte, el pilotín Juan Cruz Elguera y el oficial aventurero Eusebio Medrano.

Para los trabajos de sonda y reconocimientos menores contaron también con una lancha a remo de la veterana corbeta *Descubierta*. En el plan original estaba previsto que la comandancia de la expedición se ejerciera desde la sumaca, mientras que el falucho estaría bajo las órdenes del piloto Peña. Sin embargo, las condiciones y navegación del *San Antonio* fueron tan óptimas

(11) AGMAB, Carta de Arredondo al ministro Valdés, Buenos Aires, 23 de octubre de 1794; Expediente personal de Juan Gutiérrez de la Concha, Cuerpo Legal, leg. 620-537.

(12) Montaje de óleo en fotografía de Daniel Vaquero. La pintura de la embarcación pertenece al pintor Carlos Parrilla Penagos (carlosparrillapenagos.es), y la fotografía de la rada, a Daniel Vaquero.

que el comandante Gutiérrez de la Concha prefirió quedar embarcado durante casi toda la expedición en aquel modesto falucho.

Sobre esto último son muy ilustrativas las palabras al respecto que le escribió el piloto Juan Inciarte a Felipe Bauzá en una epístola que le envió una vez concluida la expedición: «El Señor D. Juan [Gutiérrez de la Concha] y yo solo hemos estado 11 días en la Sumaca, y lo restante siempre en el Falucho [*San Antonio*], cuyas comodidades puede uno contemplar lo excelente que son, pero amigo es una embarcación, el tal falucho, muy valiente, y hasta todos quieren ir en el a Buenos Ayres lo que antes nadie quería embarcarse»¹³.

Una vez que culminaron todos los preparativos y los trabajos de aprovisionamiento de víveres y aguada en el falucho, partieron de Montevideo en la mañana del 24 de noviembre de 1794. Siguiendo siempre el diario de navegación redactado por Gutiérrez de la Concha¹⁴, navegaron la sumaca y el falucho juntos hasta la altura del cabo Corrientes, donde las embarcaciones se separaron por primera vez para la realización de actividades por el río Colorado y la caleta Valdés. El falucho puso proa al río Negro, mientras la sumaca, que había recalado por el llamado río Colorado para intentar situar un hipotético banco, continuó su rumbo hacia el sur, avistando la parte noreste de la hoy conocida como península de Valdés.

En relación al denominado como bajo del Colorado, este nunca fue localizado, pero resultan muy interesantes las explicaciones que daba del caso, reflexiones bastante críticas hacia antiguos expedicionarios, que según él fueron algunas veces capaces de inventar hasta posibles accidentes geográficos en una carta en aras de justificar errores propios.

Muchas veces se encontraron con datos erróneos levantados por marinos de expediciones anteriores y que, según nuestro marino, fueron fruto de intencionalidades manifiestas¹⁶. Sabiendo esta realidad, tuvieron que ser muy precavidos a la hora de guiarse por esas antiguas cartas y planos.



Fragmentos del diario de navegación de la expedición con la firma de Juan Gutiérrez de la Concha¹⁵. Fuente: www.radatillyenelpasado.blogspot.com

(13) [AMNM.], ms. 177, ff. 460r-461v, Carta de Juan Inciarte a Felipe Bauzá dándole cuenta del resultado de la comisión de reconocimiento del Golfo de San Jorge, que realizó en unión de Juan Gutiérrez de la Concha, Montevideo, 26 de febrero de 1795.

(14) AMNM, [ms. 100, doc. III, ff. 26r-56r, GUTIÉRREZ DE LA CONCHA, Juan: Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, Buenos Aires, 6 de agosto de 1795.

(15) Montaje y edición de Daniel Vaquero.

(16) AMNM, Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, ff. 28r-28v.

Reconociendo el golfo San Jorge

Las embarcaciones volvieron a unirse en la conocida como caleta Santa Elena. La primera idea del comandante fue navegar unidos en el reconocimiento del golfo, pero la lancha no tenía ni la vela ni el aguante del falucho que él mandaba y esto le provocaría grandes atrasos. Es por ello por lo que encomendó a Juan Inciarte que con la lancha y el veterano reloj número setenta y uno, ya usado en las expediciones anteriores de Córdoba y Malaspina, reconociese la multitud de islas y bajos que existían a la entrada del golfo. Destacamos también a Inciarte, quien, al igual que sus camaradas del falucho, se enfrentó con abnegación a las inclemencias y sacrificios propios de la zona a bordo de modestas embarcaciones.

Ya delegada esa tarea, Gutiérrez de la Concha se encargó del resto del reconocimiento desde el falucho *San Antonio*, junto con el primer piloto, José Peña, hombre muy conocedor de la zona y de muy buenas relaciones con los indígenas del lugar, y el aventurero Eusebio Medrano. El pilotín Juan Cruz Elguera, en tanto, quedó al frente de la sumaca¹⁷.

Entre la sumaca y la lancha se relevaron la caleta de San Sebastián (hoy llamada Santa Concepción), puerto Melo y zonas aledañas del noreste del golfo, puertos de San Antonio y Arredondo, mientras que Gutiérrez de la Concha realizó trabajos hidrográficos en la bahía de San Gregorio, levantando todos los accidentes geográficos a pesar de la mala meteorología que soportaron en aquellos días. A continuación pondremos a disposición distintas comparativas de los planos levantados durante la expedición con las imágenes satelitales actuales, donde se puede apreciar el gran trabajo de precisión cartográfica realizado por los marinos españoles.

Una de las características típicas de la zona era la cantidad de lobos marinos que habitaban en algunos de aquellos parajes; ya José Peña le había indicado a Gutiérrez de la Concha el gran número que había visto cuando estuvo en la zona hacia 1781. Pero los expedicionarios se encontraron con que estaban siendo cazados indiscriminadamente¹⁸.

Luego de reabastecerse en puerto Deseado, recorrieron la caleta de cabo Blanco hasta que retornaron a Santa Elena en la primera semana de 1795. Durante el regreso se reconoció también la costa hasta el río Colorado, llegando el 4 de febrero a Montevideo. Todas las cartas y planos levantados fueron enviados a España en la fragata *Santa Rufina*.

(17) *Ibíd.*, f. 30r.

(18) En el diario se describía que, cuando estuvieron en la isla de San Cayetano, el 12 de diciembre observaron el triste espectáculo de una inmensa cantidad de huesos de lobos marinos, y junto a estos, los restos de una pipa de posible fabricación inglesa, lo que llevó a afirmar a Gutiérrez de la Concha: «... con ese dato ya no extrañé que en todos estos parajes se hubiesen exterminado los lobos marinos que don José Peña había visto en mucho número el año del 81». *Ib.* f. 31r.



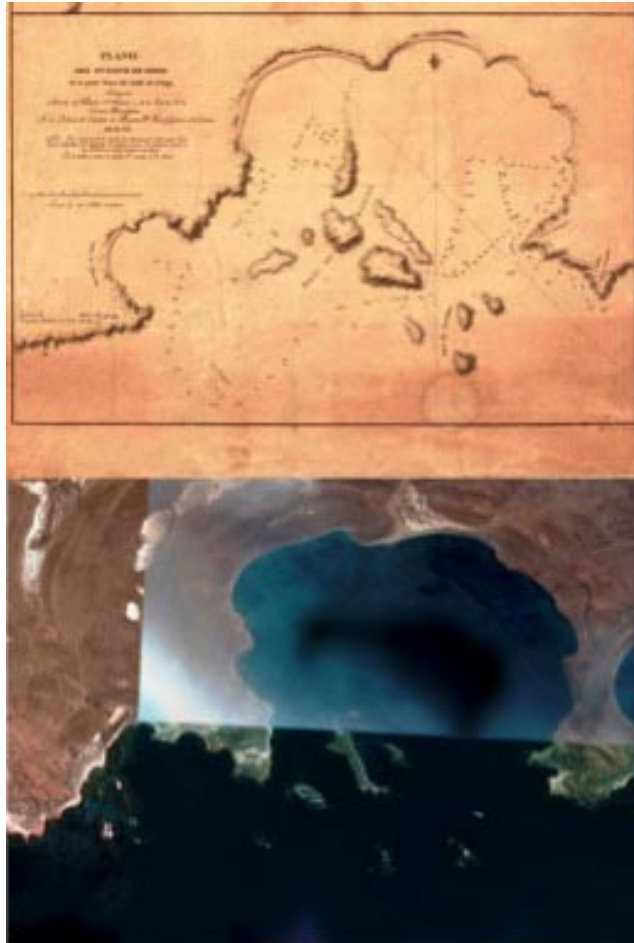
Plano levantado del puerto de Arredondo junto a una imagen satelital actual¹⁹

El «Capitán Grande» y los patagones

Como sucedía generalmente en este tipo de expediciones, los españoles contactaron con indígenas de la zona. El 28 de diciembre de 1794 se dio la primera interacción de la expedición con un grupo de patagones²⁰. Los antecedentes con ellos eran positivos, era un pueblo muy sociable, acostumbrado al continuo contacto con el establecimiento español de San José, al igual que con las expediciones comerciales provenientes del Río de la Plata hacia la costa patagónica. Conocían palabras castellanas y hasta habían incorporado algunas de ellas a su propia lengua, y llegaron a tener costumbres de los españoles como la afición al tabaco, al aguardiente, al té, al juego de cartas y a los dados.

(19) AMNM, Plano del puerto de Arredondo. Año de 1795. Las comparativas fueron realizada por Daniel Vaquero a partir de las imágenes satelitales brindadas por el Google Earth Pro.

(20) Grupo indígena del lugar.



Plano levantado del puerto de Melo²¹. Plano levantado del puerto de San Antonio²²

Miembros de la tripulación saltaron a tierra para realizar varias fogatas, porque era la manera de atraerlos si se encontraban en las inmediaciones. Uno de ellos se acercó a caballo hasta la playa, y pese a que Peña le aseguró en su idioma que la visita española era enteramente amistosa, este se mantuvo expectante hasta que los expedicionarios se dieron a la vela. Fue en ese momento cuando partió a la carrera para avisar a sus compañeros.

(21) AMNM, Plano del puerto de Melo, año de 1795. Las comparativas fueron realizada por Daniel Vaquero a partir de las imágenes satelitales brindadas por el Google Earth Pro.

(22) AMNM, Plano del puerto de San Antonio, año de 1795. Imágenes satelitales del Google Earth Pro.

Al virar por el cabo Blanco alcanzaron a divisar cómo un grupo de veinte personas a caballo los seguían por la playa. La sumaca no podía contrarrestar la marea y debía atracar, pero antes mandó el capitán un bote con presentes para aquellos inusuales acompañantes. Este gesto fue suficiente para que comunicaran las dádivas españolas a sus compañeros, que al poco tiempo se presentaron en el lugar. Luego que conocieron a Peña y supieron cuál era el objetivo que perseguían Gutiérrez de la Concha y sus hombres, les instaron a que saltaran a tierra. La navegación era adversa por los vientos contrarios, y fue entonces cuando los nativos les ofrecieron caballos para intentar llegar hasta puerto Deseado. Teniendo en cuenta que la tripulación estaba cansada y el viento era contrario, el capitán decidió fondear en el lugar.

La primera visita a la tribu se caracterizó por cierta indiferencia inicial por parte de los indígenas, como si estuviesen analizando el auténtico motivo de la llegada de aquellos extraños. Los anfitriones, unas veinte personas de ambos sexos, los recibieron sentados, con las piernas cruzadas y poco movimiento, pero la situación cambió cuando todos saludaron al conocido Peña. El cacique se llamaba Vicente, hombre conocido y muy estimado en todos los establecimientos de la Corona por su particular afecto hacia los españoles.

Gutiérrez de la Concha fue presentado por Peña, quien se dirigió a su superior con el nombre de «Capitán Grande», y de ahí el título del presente apartado. Este concepto era utilizado por el piloto español para aclararles a los nativos quién era el que detentaba la máxima autoridad en la expedición. Los patagones fueron informados de cuáles eran los objetivos de los españoles, quienes les explicaron que debían conocer toda la costa y examinar dónde se podría formar un nuevo establecimiento español en la zona. Comenta Gutiérrez de la Concha que esta última noticia les produjo una particular alegría, «prueba nada equívoca de su interés en ello, y del cuidado que por nuestra parte se ha tenido siempre en conservar su amistad y confianza»²³.

La mujer del cacique Vicente se llamaba Necocha y entendía muy bien el idioma español, ya que lo hablaba bastante regularmente. Durante la conferencia, ella sirvió de intérprete; destaca el capitán español que la mujer tenía mucha influencia sobre su marido y toda la comunidad, sorprendiéndole su talento y viveza, además de la buena relación y confianza que mantenía con Peña por el conocimiento mutuo de ambos a través de los años. La conferencia fue larga y fructífera.

Al anochecer del 28 de diciembre cambió la marea y el comandante ordenó embarcar nuevamente a la tripulación para aprovechar dichas condiciones. Como buen diplomático, hizo presentes a todo el grupo indígena prefiriendo, como es costumbre, al cacique y a su esposa. Estos últimos correspondieron al comandante español enviando a un esclavo suyo a caballo a la costa del Fuego, para que hiciese una fogata en la punta norte de la boca del puerto con

(23) AMNM, Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, f. 36r.



«Presenta un marinero inglés a la mujer de un gigante Patagón un pedazo de bizcocho para su niño». Fuente: *Viage del Comandante Byron alrededor del mundo...* (Madrid, 1769)

temprano al establecimiento para repartir los regalos que había determinado a los aborígenes en pago «de su servicio y de la amistad que conservaran con los nuestros»²⁴.

Lo que sorprendió a Gutiérrez de la Concha, por haber presenciado otras experiencias similares de reparto con diferentes poblaciones americanas durante la expedición Malaspina-Bustamante, es que no existiese entre tantos ningún descontento, que nadie se manifestara contrario por la distribución, además de la grandeza de aquellas princesas indígenas (Necochoa y su hija) que no se reservaron nada para sí, entregándolo todo, mostrándonos (indica el capitán) «en su semblante la dulce satisfacción que sentían de ser las dispensadoras de tamañas riquezas»²⁵.

En esta comisión como en la de alrededor del mundo, nuestro marino cántabro demostró un elevado interés por las noticias antropológicas, convirtiéndose en auténtico cronista de las experiencias vividas y en una especie de etnógrafo de los pueblos conocidos. Llegó a desarrollar una interesante amistad con el cacique y su hija, y esta situación le permitió enterarse de varios

la idea de que los españoles pudiesen entrar antes del amanecer en dicho punto.

En la mañana del 29 de diciembre fondearon cerca del establecimiento español, una pesquería real protegida por una guarnición militar, cuyo oficial comandante de tropa era el teniente Luis Leite. El principal objetivo de los expedicionarios fue reemplazar el agua. Se sabía de la existencia de unos manantiales a dos leguas del establecimiento y donde tenían sus tolderías los indígenas, situación que llevó a Gutiérrez de la Concha a intentar valerse de ellos para conseguir la aguada. Gracias a los patagones reemplazaron la aguada el 31 al amanecer, cosa impensada sin su ayuda.

Sin poder zarpar por los vientos adversos, Gutiérrez de la Concha se dedicó a visitar las tolderías y manantiales de Vicente junto al teniente Luis Leite y al oficial aventurero Eusebio Medrano, regresando

(24) *Ibidem*, f. 36v.

(25) *Ib.*, f. 37r.

aspectos de carácter antropológico. Sobre los patagones escribió una serie de noticias relacionadas a su manera de aplicar la justicia, su visión de la vida matrimonial, su religiosidad y costumbres²⁶.

El 1 de enero de 1795 se presentaron en la playa varios naturales de una población ajena a la del cacique Vicente. Se hicieron presentes en varias oportunidades trayendo consigo carne de guanaco y quirquinchos para vender, pero nunca vendieron las mantas de pieles que poseían. Estas las reservaron como regalo para el marino Peña, al que no conocían personalmente pero por el cual tenían el máximo de los respetos. Sobre esto último comentó Gutiérrez de la Concha: «... en esta tribu había varios Indios que nunca habían visto Europeos y cuyas señales de amistad hacia Peña no fueron inferiores a la de los Indios conocidos porque la fama de su generosidad y buen corazón ha corrido entre todos estos naturales»²⁷.

El engaño que no fue y el retorno al Río de la Plata

Estos últimos grupos indígenas no se comunicaban correctamente en español, como sí había sucedido antes con Necocho, y Gutiérrez de la Concha debía confirmar la noticia adelantada por el cacique Vicente sobre la existencia entre Santa Elena y la península de San José (hoy península de Valdés) de un puerto bueno donde desaguaba un río. Los nativos confirmaron que había un río de muy poca profundidad, donde no podrían navegar las embarcaciones, a dos jornadas o «dos soles» del lugar en el que se encontraban, y la idea era localizarlo con su ayuda, con la promesa española de remunerar con justicia el trabajo de los guías indígenas. El dato del río era muy importante, teniendo en cuenta la escasez de agua que caracteriza toda la costa visitada por los expedicionarios.

Hacia el 10 de enero de 1795, la intención del capitán fue reconocer el río indicado por la tribu y el puerto que estaba en la costa este de la península de San José, eligiendo el falucho como el medio más idóneo para lograrlo. Inciarte lo acompañó para ayudarlo en los trabajos, mientras que Peña hizo derrota directa al río Negro donde tenía orden de esperarle para que le diese las indicaciones de cómo proseguir los reconocimientos hasta el cabo San Antonio.

Lamentablemente, no encontraron aquello de lo que hablaron los indígenas, y Gutiérrez de la Concha creyó que no existía ni el puerto ni el río mencionado. La desazón producida fue tal que quedó bautizado aquel punto como «La

(26) Ib., f. 37r-38r. También se interesó en describir cómo era la situación del resto de los pueblos indígenas vecinos de los patagones. Manifestó que toda la costa patagónica estaba dividida como en pequeños «señoríos», que según él eran totalmente independientes. Los indígenas que allí habitaron tenían entre sí las mismas costumbres y lenguaje. Sobre esas noticias, véanse en el diario de navegación los folios 39r y 39v.

(27) Ib., f. 47.

Punta del Engaño». Pero las referencias de los indígenas eran correctas; el río del que se habla era el conocido hoy como «Chubut», el cual desemboca en aquella zona pero resulta poco visible desde el mar²⁸.

El comandante del río Negro, teniente de dragones Fulgencio Núñez, recibió a Gutiérrez de la Concha con la noticia de que se había avistado una embarcación extraña a la altura de la península de los Jabalíes. Queriendo el capitán aclarar este hecho, determinó hacer el reconocimiento en el falucho, acompañado por una lancha con el piloto Gerardo Bordas, mientras que por tierra pasarían algunos peones a caballo hasta la punta Rubia, para reconocer todas las inmediaciones y dar aviso de cualquier novedad.

Preparando ya el regreso, decidió el comandante entregar los efectos sobrantes para la comisión a los almacenes del establecimiento español. Descargada la sumaca de todos estos productos y de la lancha de la *Descubierta*, cuya utilidad había ya cesado, se cargó de sal para beneficio de la Real Hacienda y mandó a Peña retornar a Buenos Aires.

El 27 de enero comisionó a Gerardo Bordas a reconocer con los peones a caballo toda la península de los Jabalíes, mientras que Inciarte tuvo la responsabilidad de sacar distintas marcaciones desde Punta Rubia. Gutiérrez de la Concha se dirigió en el falucho a examinar algunas islas, para volver luego al fondeadero. Una vez que escuchó el informe positivo de Bordas sobre su reconocimiento, durante el que no se encontraron pruebas de presencia de europeos en el lugar, decidió partir²⁹. Siguieron recorriendo y describiendo las costas hasta llegar definitivamente a las latitudes de la actual provincia de Buenos Aires.

La toponimia como homenaje permanente

El comandante Gutiérrez de la Concha tuvo la intención manifiesta de homenajear a muchos de sus camaradas a la hora de bautizar los accidentes geográficos que fueron reconociendo. Eligió los nombres de viejos camaradas, de otros oficiales y pilotos de la Real Armada que él consideró distinguidos, autoridades del virreinato que creyó dignas del recuerdo, jefes suyos en distintas comisiones y expediciones, hidrógrafos destacados, etc.

Podemos observar los nombres de Valdés (ministro de marina), Malaspina, Bustamante (su comandante en la *Atrevida*), así como el de otros miembros de dicha expedición como Vernacci, Tova, y Viana. Sumó a esos reconocimientos los nombres de Ulloa, Tilly, Melo, Arredondo, Aristizábal, etc.

(28) Véase DOSERRES, H. [RATTO, Héctor Raúl]: «Expedición del capitán de fragata Don Juan Gutiérrez de la Concha al golfo San Jorge», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) XLVII/480 (1929-1930), pp. 607-608. Por lo menos les cambió la suerte el día 14, en el puerto que llamó «Valdés», donde encontraron siete guanacos a los que le dieron caza, contando con carne fresca hasta el río Negro.

(29) AMNM, Diario de navegación de la expedición al golfo de San Jorge, f. 53r.

A lo largo de su diario de navegación solo reconoció explícitamente la intención de llamar de determinada manera a ciertos accidentes geográficos como la bahía de Malaspina³⁰, el puerto de Córdoba³¹, el puerto de Valdés³² y la punta del Falucho³³.



Posible ubicación de punta Falucho, entre las puntas Atrévada y Descubierta³⁴

En relación a este último punto, debemos decir que no aparece su nombre en ningún mapa posterior a la expedición. En el diario comenta Gutiérrez de la Concha que arribaron a un abrigo distante a una legua al sur del cabo Raso. Junto a Daniel Vaquero hemos intentado identificar la bautizada como punta del Falucho, y creemos que puede ser alguna de las pequeñas caletas que se encuentran hoy al sur de la punta Atrévada (cabo Raso).

Si se analizan los nombres puestos, observaremos que siguió la lógica de bautizar con el nombre de ilustres figuras y de oficiales superiores de la Real Armada a grandes accidentes geográficos, coincidiendo generalmente los

(30) *Ibidem*, f. 33r.

(31) *Ib.*, f. 34r.

(32) *Ib.*, f. 49v.

(33) *Ib.*, f. 48r.

(34) La línea representa la distancia de una legua hacia el sur del cabo Raso, como se indica en el diario de navegación. Debemos saber que en esta zona las diferencias de mareas son importantes, existiendo una diferencia de unos 4 a 6 metros entre la pleamar y la bajamar, pudiéndose ver algunos islotes solo en marea baja.

capitanes generales, antiguos jefes suyos, o altos funcionarios coloniales con las ensenadas, puertos, bahías y penínsulas, mientras que los oficiales subalternos, pilotos y miembros científicos que quiso destacar, se perpetuaron en islas, cabos, puntas, montes y bajos, como se registra en los planos conservados hoy en el Museo Naval de Madrid³⁵.

Sin embargo, nos encontramos con la injusticia histórica de que Juan Antonio Gutiérrez de la Concha, principal responsable de la expedición, no cuente hoy con el merecido homenaje o recuerdo toponímico en la zona que levantó y reconoció por primera vez. No sucedió lo mismo con los pilotos Peña (Ensenada de Peña) e Inciarte (Cerro Inciarte)³⁶. En el mapa anterior figuran la punta y las rocas «Gutiérrez», justamente entre las puntas Atrevida y Descubierta. Es un nombre impuesto posteriormente a la expedición, y puede ser que haya sido en homenaje a Gutiérrez de la Concha, pero no tenemos todavía constancia documental al respecto. Sí destacamos que la ciudad de Rada Tilly es la única del golfo San Jorge, por lo que tenemos entendido, que recuerda su nombre en una de las vías que llegan hasta la costanera: calle Brigadier J. Gutiérrez de la Concha

El hombre que se convirtió en marino ilustre

Hemos visto la faceta más científica de Gutiérrez de la Concha, ese marino del siglo XVIII con profundos conocimientos en cartografía y astronomía, curioso por las culturas de los pueblos indígenas, con más millas navegadas que muchos de su generación.

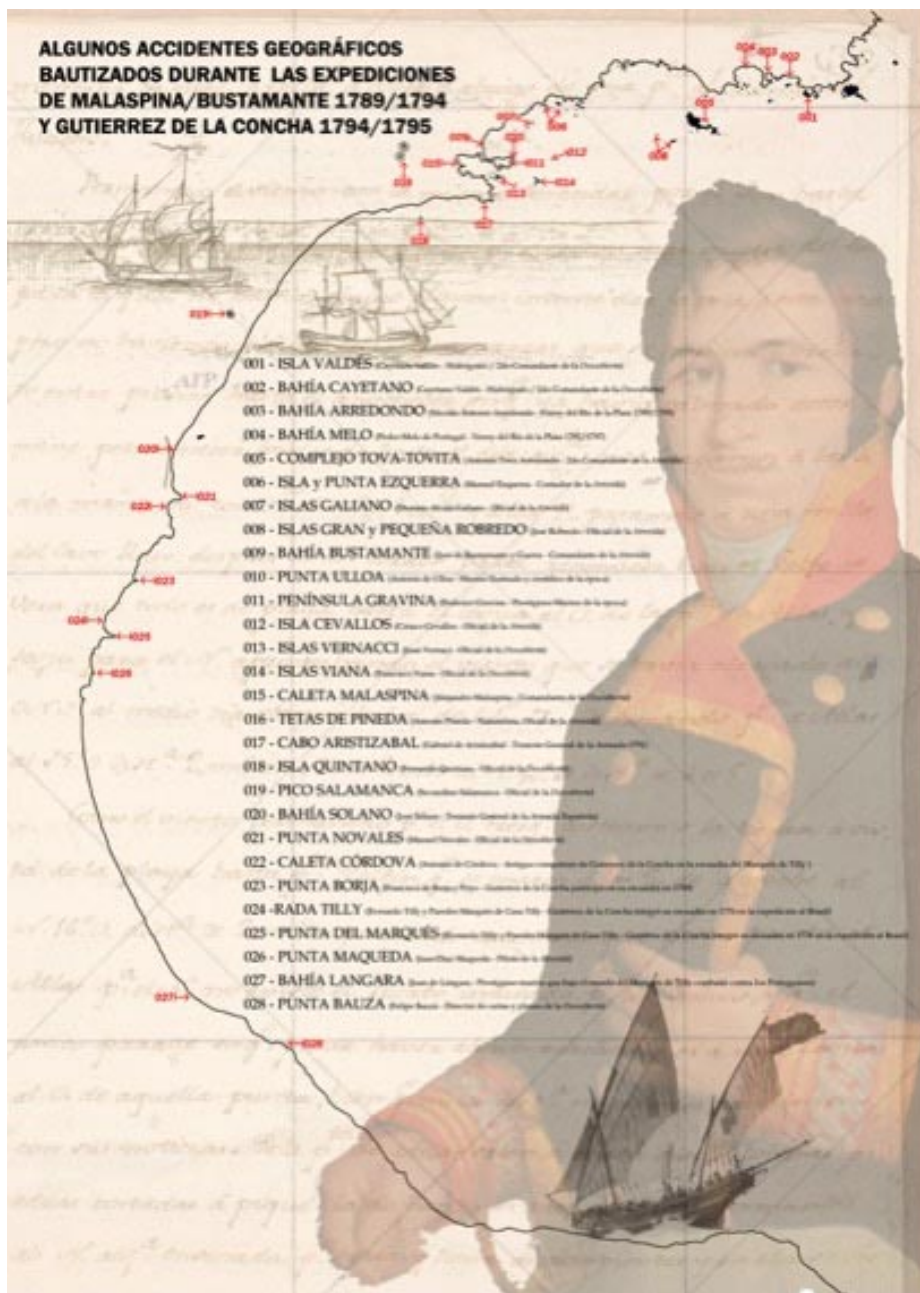
En 1805 se casó con Petrona Irigoyen de la Quintana, natural de Buenos Aires, con quien tuvo cuatro hijos, dos de los cuales, Manuel y José, fueron «Grandes de España», obteniendo el marquesado del Duero y de La Habana, respectivamente.

Su papel más destacado desde el aspecto militar fue en las victorias frente a los británicos que invadieron el Río de la Plata en dos fases entre 1806 y 1807, donde participó activamente en la reconquista de Buenos Aires, desempeñándose como segundo comandante de la expedición militar y jefe de la escuadrilla naval, bajo las órdenes del ilustre marino español de origen francés don Santiago de Liniers y Bremond.

Durante la segunda fase de la invasión, en 1807, sufrieron los británicos un duro revés, con más de 10.000 efectivos, una auténtica revancha para España dos años después de Trafalgar. En ese momento, Gutiérrez de la Concha fue designado por el cabildo para defender uno de los puntos clave de la ciudad, la plaza del

(35) En el AMNM también se conservan de esta expedición la «Carta esférica del golfo de San Jorge levantada por el Capitán de Navío Don Juan Gutiérrez de la Concha (...) entre fines del año 1794 y principios de 1795». 47-B-3 y 47-B-3 bis, y el «Plano del puerto de Valdés situado en la península de San José en la costa patagónica en la latitud de 42°. Año 1795». 47-B-6.

(36) Sus nombres fueron impuestos antes y después, respectivamente, de la expedición estudiada.



Fuente: Daniel Vaquero. www.radatillyenelpasado.blogspot.com

Retiro. Allí fue comandante en jefe de la batalla más dura y desventajosa que se vivió en Buenos Aires frente a militares británicos. La defensa fue heroica, pese a la derrota en la batalla, y alcanzó el ascenso al grado de brigadier.

Designado como gobernador intendente de Córdoba del Tucumán, la segunda intendencia más importante del virreinato, vivió a finales de mayo de 1810 la instauración de la junta revolucionaria en Buenos Aires, que desconoció la autoridad del virrey y de la Regencia, invitando a adherirse a las demás gobernaciones. El entonces brigadier Gutiérrez de la Concha, respondiendo a la conducta que marcó toda su vida, tomó partido por la fidelidad hacia las autoridades peninsulares, conformando como militar una posición política contrarrevolucionaria que representó el primer gran obstáculo que tuvo que enfrentar la revolución en el Río de la Plata.

La expedición militar proveniente de Buenos Aires lo capturó junto al jefe de escuadra y antiguo virrey Santiago de Liniers y Bremond, y una vez prisioneros, la Junta Gubernativa de Buenos Aires les impuso la pena capital, siendo arcabuceados el 26 de agosto de 1810 en el monte llamado de los Papagayos, en Cabeza de Tigre (Córdoba)³⁷.

Quizá aquí se dé la otra paradoja del destino, y es que haya sido sentenciado a muerte, por un delito oficialmente juzgado de «traición», un marino que dio muestra cabal durante toda su vida de fidelidad a su rey y a su patria. Sus restos reposan hoy, junto a sus compañeros de infortunio, en el Panteón de Marinos Ilustres de Cádiz, ese lugar que la Armada española reserva para sus hombres más destacados y modélicos.

Algunas consideraciones finales

La comisión de reconocimiento al golfo San Jorge nació para completar y complementar la tarea de aquella gran expedición de las corbetas de Malaspina y Bustamante, buscando cumplir varios objetivos. Uno de los principales fue el estratégico, por las aspiraciones ciertas de Inglaterra de tener presencia en las posesiones meridionales de España. Pero también significó un importante aporte al conocimiento hidrográfico y náutico de la región, reconociéndose por primera vez accidentes y costas, aclarando inexactitudes de exploraciones pasadas a partir de la entidad de los trabajos cartográficos llevados a cabo por marinos de destacado nivel científico.

Por otra parte, contribuyó al contacto amistoso y pacífico con los patagones y demás tribus vecinas, obteniendo un mejor conocimiento antropológico de estos y sellando una buena política de colaboración, igual de beneficiosa para ambas partes.

(37) Los contrarrevolucionarios que sufrieron la pena capital fueron el gobernador-intendente Juan Gutiérrez de la Concha, el exvirrey Santiago de Liniers, el asesor Victorino Rodríguez, el coronel Santiago Alejo de Allende y el contador Joaquín Moreno, salvándose por su carácter sacerdotal el obispo Orellana.

Desde el punto de vista profesional, para nuestro marino cántabro representó su primera posibilidad de colocarse al frente de una comisión de entidad, en la que demostró su valía para el mando y la toma de decisiones, además de su plusvalía como oficial científico, característica que ya había acreditado anteriormente.

Es de justicia recordar, a los 225 años de su realización, la gran tarea realizada por estos marinos, siendo uno de los extraordinarios aportes realizados por la Real Armada española a la región del Río de la Plata, y especialmente a la Patagonia. Hoy, navegar por el golfo San Jorge es recorrer en cada uno de sus nombres y accidentes la nómina de aquellos que hicieron grande a la Armada española del siglo XVIII. Que sirva esa invitación al homenaje perpetuo como muestra de agradecimiento de una Argentina independiente que sabe reconocer el buen legado dejado por estos ilustres hombres

Fuentes

Archivo del Museo Naval de Madrid

- Probanza de guardiamarina de Juan Antonio Gutiérrez de la Concha, Prueba de Hidalguía, Fechas extremas: 1671-1775, sign.: E. 1401
- Diario de navegación de la expedición al golfo San Jorge, manuscrito 100, documento III, folios 26r-56r, Buenos Aires, 6 de agosto de 1795.
- «Aviso de Nicolás Arredondo a Malaspina sobre la compra del bergantín necesario para la expedición del golfo San Jorge de 1795», manuscrito 279, folios 46r-46v, Buenos Aires, 10 de marzo de 1794.
- Carta de Juan Inciarte a Felipe Bauzá dándole cuenta del resultado de la comisión de reconocimiento del golfo San Jorge, que realizó en unión de Gutiérrez de la Concha, manuscrito 177, folios 460 r-461 v. Montevideo, 26 de febrero de 1795.
- «Plano del Puerto de Malaspina. Año de 1794», signatura 47-C-13.
- «Plano del Puerto de Córdoba. Año de 1794», signatura 47-C-14.
- «Plano del Puerto de Melo. En la parte norte del Golfo de San Jorge. Trabajado a bordo del Falucho San Antonio y de la Lancha de la Corveta *Descubierta*. A las órdenes del Capitán de Fragata D. Juan Gutiérrez de la Concha. Año de 1795», signatura 47-C-12, firmado por Felipe Bauzá.
- «Carta esférica del golfo de San Jorge levantada por el Capitán de Navío Don Juan Gutiérrez de la Concha (...) entre fines del año 1794 y principios de 1795», signatura 47-B-3 y 47-B-3 bis.

Archivo Provincial de Escuelas Pías (Madrid)

- Libro de pensión y gastos de colegiales de Villacarriedo, signatura 362/01, folio 8.

Archivo General de Marina Don Álvaro de Bazán

- Expediente de Juan Gutiérrez de la Concha. Cuerpo General, legajo 620/537.

Real Academia de la Historia

- «Oficio de Alejandro Malaspina a D. Antonio Valdés adjuntándole los apuntes relativos a la expedición de dos sumacas o bergantines de Montevideo que deberán combinar con las

corbetas “Descubierta” y “Atrevida” al reconocimiento del golfo de San Jorge en la costa oriental patagónica», Colección de manuscritos sobre América, tomo VII, folio 481.

Bibliografía

- DOSERRES, H. [RATTO, Héctor Raúl]: «Expedición del capitán de fragata Don Juan Gutiérrez de la Concha al golfo San Jorge», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) XLVII/480 (1929-1930), pp. 601-611
- FURLONG CARDIFF, Guillermo: «Las exploraciones y viajes a las costas patagónicas y del Estrecho en los siglos XVI, XVII y XVIII», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) LXXV/636 (1957-1958), pp. 295-317.
- MAESO BUENASMAÑANAS, Juan Alfonso: *Expediciones navales españolas a la Patagonia argentina durante el siglo XVIII*, Ministerio de Defensa (colección Tesis Doctorales), Madrid, 2007.
- MALASPINA, Alejandro: *Viaje científico y político a la América Meridional, a las costas del Mar Pacífico y a las Islas Marianas y Filipinas verificado en los años de 1789, 90, 91, 92, 93 y 94 a bordo de las Corbetas Descubierta y Atrevida de la Marina Real, mandadas por los capitanes de navío D. Alejandro Malaspina y D. José F. Bustamante*, El Museo Universal, Madrid, 1984.
- MASSERA, Cristina: «Golfo de San Jorge. Descripción geográfica», *El Ojo del Cóndor*, núm. 3, Instituto Geográfico Nacional de la República Argentina, Buenos Aires, 2012, pp. 3-5.
- PAVÍA, Francisco de Paula: *Galería biográfica de los generales de marina, jefes y personajes notables que figuraron en la corporación desde 1700 a 1868*, Madrid, 1873.
- PESADO RICCARDI, Carlos N.: *Gutiérrez de la Concha. Una vida para el Rey*, Ministerio de Defensa, Madrid 2007, 205 pp.
- : «El Brigadier Juan Antonio Gutiérrez de la Concha en la marina ilustrada española del siglo XVIII», en BRAVO, Javier (coord.): *Aportaciones a la historiografía del mundo hispánico*, Fundación Mapfre-Tavera, Madrid, 2005, pp. 241-254.
- : «Juan Gutiérrez de la Concha», en MARCO, Miguel Ángel de, y MARTIRÉ, Eduardo (coords.): *Revolución en el Plata. Protagonistas de Mayo de 1810*, Academia Nacional de la Historia de Argentina, Buenos Aires, 2010, pp. 239-246.
- : *El brigadier Juan Gutiérrez de la Concha y el papel de los marinos españoles en tiempos de la revolución rioplatense (1808-1814)*, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Geografía e Historia (tesis doctoral), Madrid, 2015, 731 págs.
- RATTO, Héctor [Raúl]: «Cartografía inédita del siglo XVIII en el Museo Naval», *Boletín del Centro Naval* (Buenos Aires) LI/499 (1932-1933), pp. 783-793.
- TORRE REVELLO, José: *Mapas y planos referentes al Virreinato del Río de la Plata conservados en el Archivo General de Simancas*, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Investigaciones Históricas, Buenos Aires, 1938.

HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

José Antonio OCAMPO ANEIROS

LA HISTORIA VIVIDA

La jornada de la Mamora

Media-Mehedia o Mehedia, en el reino de Fez, fue en otros tiempos conocida con el nombre de Mámora o Mahámora o Mamora, que era el nombre de un bosque de alcornoques de unos 75 kilómetros cuadrados de extensión que había detrás de la población, del que se proveían de madera los astilleros próximos para la construcción de barcos. Está situada 22 leguas al oeste de la capital, a media legua del mar y de Mogador, en la falda noroeste de una gran colina que había en la margen izquierda del caudaloso río Sebú, en una zona pantanosa en invierno y regada por una laguna que comunica con el río. La colina presentaba escarpados accesibles únicamente por un empinado sendero que iba desde el río a la población. El río en esta zona tenía unos 400 metros de ancho y se pasaba en barcazas de una orilla a otra. En aquella época era una posición estratégica excelente, por estar situada en la encrucijada de los caminos de Tanger, Fez y Mojador. «Como situación militar, la colina de Mehedia es de gran importancia y debe ser el extremo izquierdo de la base de operaciones para invadir el interior», decía el oficial de Ingenieros Julio Cervera Baviera en 1884, ciento setenta años después. Y en una época anterior, en 1765, el almirante francés Duchaffaul, que venía con su escuadra bombardeando los refugios piratas de esa costa (Salé, Rabat y Larache), no perdió tiempo en la Mámora por considerarla poco importante. Pocos años después Jorge Juan, en su viaje a la corte de Marruecos, consideró este puerto como «corta y arruinada población». No obstante, en la época que estamos tratando, salvando la barra, el río era profundo y navegable, por lo que Mehedia constituía un buen puerto.

Recordemos que en 1610 el rey Felipe III, de acuerdo con el sultán de Marruecos, logró ocupar Larache, ocupación que era uno de los objetivos de Felipe II, quien ya había intentado la entrega de Mazagán y consideraba necesario expulsar de allí a los piratas berberiscos, que obstaculizaban el tráfico de Indias. Larache era un lugar bien situado para cortar las incursiones de estos piratas asentados posteriormente en la Mámora, en la desembocadura del río Sebú. La Mámora fue tomada también en 1614 –aunque distintos autores discrepan de esa fecha: 1604, 1617, 1644...– En 1673, con Carlos II, último rey de los Austrias, España ocupa Alhucemas y en 1681 pierde Larache y Mámora es reconquistada por el emperador Muley Ismael, algunos meses después de que los españoles abandonaran Larache. España quedaba sin dominio alguno en el Atlántico.

El origen de Mehedia se debe al célebre Yacub Almanzor, quien se propuso defender la entrada del Sebú para ampararla de piratas y corsarios. Desde el año 1515 hasta 1520 se mantuvo en poder de Portugal, y durante esos cinco años Mámora fue muy bien cuidada y fortificada. Recuperada por los moros, fue ocupada un siglo después por los españoles durante el reinado de Felipe III, como hemos dicho más arriba, en 1614. El rey de España, libre ya del gasto que suponía la guerra con las Provincias Unidas (Holanda) pudo organizar las escuadras regionales de España. Y en vista de los problemas que le causaban los piratas asentados en la Mámora, atacando a las flotas de Indias, mandó organizar una escuadra, con base en la del Océano, y le dio el mando de la operación al general Luis Fajardo, quién, saliendo de Cádiz puso rumbo a la desembocadura del río Sebú logrando apoderarse de la plaza antes que los holandeses, quienes albergaban el mismo propósito.

Los hechos destacados debidos a esta armada de tropas de desembarco escogidas al mando del general Fajardo, a quien acompañaban el duque de Fernandina, el conde de Elda, don Luis de Coloma, y el conocido artillero Cristóbal Lechuga, son los relatados por el mercedario fray Gabriel Téllez, *Tirso de Molina*, en su obra clásica *Marta la piadosa*. En efecto, en la escena segunda del acto segundo, el Alférez, de regreso a España después de la toma de la Mámora por las fuerzas españolas, hace una extensa relación a Don Gómez de la ocupación de la plaza y del comportamiento de los combatientes que intervinieron en la empresa.

Aunque este importante episodio ha sido ampliamente divulgado en su día (Blanca de los Ríos; Academia de la Historia, col. de Jesuitas, t. CII, núm. 42 y otros) y recogido con más o menos detalles por alguna de las historias de España y de Marruecos conocidas (Lafuente, Jerónimo de Becker), la narración de Gabriel Tellez, a juzgar por los entendidos en el tema y por su extensión, aporta algún dato más que los historiadores de referencia.

Tomamos como base de esteapunte la obra de Gustavino Gallent *La toma de la Mámora*, libro muy bien ilustrado con fotografías más actuales de Mehedia y de las antiguas fortificaciones españolas, publicado por el Instituto General Franco de Estudios e Investigación Hispano-Árabe, de Tánger.

A continuación ofrecemos a nuestros lectores, como recordatorio, el desarrollo de esta operación, que recogemos textualmente de la obra del capitán de navío Cesáreo Fernández Duro *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y de Aragón*, (t. III, pág. 329), porque nos resulta más profesional. Este autor

«Tardó poco en advertirse que los corsarios habían hecho al sur de Larache otra madriguera mejor en la Mámora, donde podían entrar buques de 300 toneladas, mientras que la barra de la anterior no los admitía mayores que 100. Habiendo reconocido el lugar, pareció sería más económico cegararlo que poner presidio, levantando fortificaciones. El plan lo estudió un ingeniero de Flandes, Pedro Jerónimo Carro, y era parecido al de Alejandro para inutilizar al puerto de Tiro, el mismo empleado por el marqués de Santa Cruz cuando cerró la boca de Tetuán; consistía en macizar de piedra barcos viejos de 200 a 400 toneladas y sumergirlos, como se hizo, dirigiendo la operación D. Pedro de Toledo bajo el fuego de mosquetería de los moros, que causó algunos heridos (Relación de la Colección Navarrete, t. xii, núm. 106y carta de enhorabuena del Rey, ídem, t. xxxvi).

La actividad de las escuadras de naves y galeras tuvo por entonces empleo en perseguir a la nube de piratas sostenidos por la esperanza de interceptar naves indianas, a ejemplo y semejanza de Simón Dancer [el jefe de los piratas de Argel]. Muley-Cidán [rey de Marruecos, en guerra con su hermano Muley-Jequé] había formado también escuadrilla, tomando a sueldo navíos bretones, ingleses y holandeses, a los que proporcionó apostadero; de Argel seguían saliendo como siempre, y no bastaba el crucero de las galeras, el de Oquendo sobre la costa de Portugal; el de D. Juan Fajardo, hijo de D. Luis, en el Estrecho, ni la severidad del castigo aplicado a los capitanes aprisionados por robar sin bandera ni documento de creencia; que daban ya disgusto a venecianos, ingleses, y aun holandeses, habiéndoles apresado dos naves de las de la especiería.

Miguel de Vidazábal, almirante de la armada del océano, corriéndose hacia el sur con seis galeoncetes construidos en Dunquerque, sorprendió al ancla en Mogador a cinco bajeles de Cidán, que, al dar la vela precipitadamente vararon en la costa. Escapó la capitana armada con dieciocho piezas: uno holandés de 80 toneladas, seis cañones y cuatro pedreros se puso a flote y marinó; los otros tres se incendiaron después de saquearlos y reconocer era: holandés de 300 toneladas y 16 cañones de hierro uno; otro de 200 y 12 y el tercero, del Havre, de 100 toneladas (col. de Jesuitas, t. CXXXII, fol. 13).

Hizo otra captura de importancia D. Pedro de Toledo, saliendo de Málaga contra dos navíos que se atrevieron a atacar a los de comercio a la vista del puerto. Los piratas se defendieron desesperadamente cinco horas contra once galeras.

Se hizo más de notar la presa de dos navíos hecha por D. Pedro de Lara a la vista de Salé, por encontrar a bordo muchos objetos preciosos de la recámara de Muley-Cidán, entre ellos los manuscritos árabes que constituían su librería, comprendiendo obras estimadas de biografía, filosofía, medicina y comentarios del Corán. El rey de Marruecos abrió negociaciones para tratar del rescate, ofreciendo 70.000 ducados por su querida biblioteca, y D. Felipe procuró utilizar la ocasión pidiendo, en vez de dinero, la libertad de los cautivos cristianos que hubiera en Berbería. Como para ello se encontraron dificultades creadas por la guerra civil, se enviaron los manuscritos a formar parte selecta de la biblioteca de

El Escorial. El rey Carlos II negoció en 1690 una parte, devolviéndola a Marruecos (*Disquisiciones náuticas*, t, II, pág. 117).

Entre los medios estudiados por el Gobierno para combatir la dolencia del corso, entraba la ocupación de la Mámora, Mahámora o Mehdiá, a la boca del río Sebú, en cuya barra se afondaron en guerra con su hermano Muley-Jeque los bajeles cargados de piedra, perdiendo el tiempo y el dinero, porque durante los temporales del invierno los golpes de mar, violentísimos en aquella costa brava, la corriente del río y la resaca en la barra movediza, desmenuzaron y esparcieron los obstáculos, abriendo otra vez el puerto a las galeotas. En los consejos se oían opiniones contrarias a la conservación de Larache por el gasto que causaba, cuanto más a la fundación de presidio nuevo que habría que fortificar y proveer; mas sabiéndose, por otra parte, que los holandeses negociaban con Muley-Cidán la cesión del puerto, queriendo tener donde estacionarse cerca del estrecho de Gibraltar, sobre la opinión de los hombres de hacienda prevaleció la de los de Estado, que no veían sin recelosa probabilidad de tener vecino molesto, quedando resuelto el envío de expedición suficiente al objeto.

Se confirió el mando y dirección al capitán general de la armada del océano, poniendo a sus órdenes las escuadras de galeras de España y de Portugal y un cuerpo de ejército de desembarco de 5.000 hombres. Debía llevar sobre las provisiones de boca y guerramateriales de construcción con que emprender enseguida la fábrica de fuertes necesarios, con lo que subió casi a cien velas su armada. El día 1 de agosto de 1614 la sacó de la bahía, llevándola con precaución a los sitios en que mucho más que a los moros temía a las malas condiciones de la costa, sabiendo que antes que a ellos tenía que vencer a la resaca para poner en tierra hombres y municiones.

Encontró fondeadas en la rada cuatro naves de guerra al mando del almirante inglés Eversen, muy cortés y atento en saludar al estandarte de España. Su presencia confirmaba la razón de no haber dado tiempo a que terminara las negociaciones.

De acuerdo con D. Pedro de Toledo y con el conde de Elda, generales de las galeras, esperó Fajardo un día de calma para echar 2.000 hombres en una plazuela limpia en el exterior, mientras aquéllas abocaban la barra batiendo las defensas con los grandes cañones de crujía. Dentro había 15 naves de corsarios, que habían echado a pique en el canal dos embarcaciones y formado sobre ellas con árboles y entenas una cadena resistente; tras ella estaban acoderadas en línea las naves, apoyadas en las dos cabezas u orillas del canal por baterías de tierra. La posición era fortísima; pero los moros, que esperaban confiados el ataque de frente, se aturdieron viendo aproximarse por la espalda a los castellanos, al tiempo que la infantería y caballos habían marchado a la carrera hacia Salé, atraídos por el falso ataque iniciado sobre la población por el almirante Vidazábal. Los corsarios no esperaron la acometida; pusieron fuego a los navíos y clavaron las piezas de ambas baterías con tanta torpeza y precipitación que la gente de las galeras usó de sus mismas municiones para tirarles en la huida, y apagó el incendio en diez navíos, consumiéndose nomás de cuatro.

Fajardo añadió a sus victorias una más, con que se justificaba la reputación de entendido, consiguiéndola sin pérdida de sangre gracias a la habilidad de las disposiciones. Tuvo algunos ahogados por trabucar las olas a los bateles en la barra, y gracias daba él a la bonancia relativa con que pudo poner en tierra a los infantes mojados hasta el pecho, no contando con buena suerte.

Iban a la jornada muchas personas de cuenta: el maestre de campo D. Jerónimo Agustín, los capitanes de mar Bartolomé García de Nodal y Agustín Romanico; el

teniente general de Artillería Sebastián Granero; el capitán de Artillería Cristóbal Lechuga, entretenidos y aventureros de casas nobles que, por ejemplo, tomaron los primeros la pala o el azadón; de suerte que en poco espacio estuvo la gente atrincherada y en disposición de rechazar el asalto de los moros de Salé y pueblos vecinos que dieron varios, uno muy serio entre ellos, el 15 de agosto. Después se fueron perfeccionando las obras de un fuerte que se artilló con 50 piezas, y dejándole 2.500 hombres de guarnición se volvió Fajardo satisfecho con perder de vista los escollos que le habían quitado el sueño.

Con la nueva ocupación satisfizo más el escarmiento de los merodeadores que se iba propinando en los cruceros, siendo de consignar el del almirante Santurce, que apresó dos en el Estrecho, bien defendidos por gente de todas naciones. Los capitanes y los renegados se ahorcaron en Gibraltar. El combate de la capitana y un galeoncete de D. Juan Fajardo contra escuadrilla de seis, en que fue rendido uno de 300 toneladas, muerto el capitán y casi toda la gente, y el de un solo galeoncete, *San Bartolomé*, con dos ingleses; el uno de 200 toneladas, que se voló, huyendo el otro. Tomáronse 20 prisioneros recogidos en el agua, teniendo de nuestra parte 10 muertos y 52 heridos. Fajardo recibió plácemes».

NOTICIAS GENERALES

Ciclo de conferencias de la Real Liga Naval Española. Madrid (España)

La Junta de Gobierno de la Real Liga Naval Española (RLNE), con objeto de hacer más llevadero el periodo de confinamiento debido al estado de alarma que originó la aparición de la Covid-19, programó un ciclo de conferencias *online* para los meses de abril y mayo, que fueron publicadas en internet, siguiendo el calendario que se detalla a continuación:

Martes 14 de abril de 2020

«Antonio Pigafetta, cronista de la primera vuelta al mundo», por Marcelino González Fernández, capitán de navío en situación de retirado, subdirector de la RLNE y consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

Martes 21 de abril de 2020

«Derrotas de Juan Sebastián Elcano y de Gonzalo Gómez Espinosa», por José María Blanco Núñez, capitán de navío en situación de retirado, consejero colaborador del IHCN.

Jueves 23 de abril de 2020

«El escribano del *San Martín*. Crónica del descubrimiento del océano Pacífico», por Manuel Maestro López, periodista y escritor; presidente del Círculo de Libros del Mar.

JOSÉ ANTONIO OCAMPO ANEIROS

Martes 28 de abril de 2020

«El hundimiento de la fragata noruega *Helge Instad*», por José María Treviño Ruiz, almirante.

Martes 12 de mayo de 2020

«Alejandro Malaspina, un italiano al servicio de la Corona de España», por José Luis Asúnsolo García,

Martes 19 de mayo de 2020

«*Franklin, Erebus y Terror*, una increíble aventura (para nada creas lo te han contado)», por Ignacio Pinedo del Campo.

Los interesados pudieron asistir sin problemas de aforo.
El acceso a las conferencias fue facilitado desde:

- La Web de la RLNE en la zona de actualidad de la página principal, desde las 11 horas del día señalado para cada conferencia.
- Las redes sociales: Facebook, Twiter y Linkedin
- La presentación corrió a cargo del presidente de la RLNE Juan Díaz Cano.

Jornada Histórica de la Armada. Madrid (España)

Organizada por el Instituto de Historia y Cultura naval-DEI, el 5 de mayo de 2020 se celebró una Jornada de Historia de la Armada, jornada que se espera celebrar todos los años alrededor del 3 de mayo como recordatorio del nacimiento de Armada española. Bajo el título «Bonifaz y la Marina de Castilla» el capitán de navío, jefe del Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto José Ramón Vallespín Gómez, desarrolló el tema a través del canal YouTube, Armada.

LXI Jornadas de Historia Marítima. Madrid (España)

El Departamento de Estudios e Investigación (DEI) del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN), dentro de sus actividades culturales, organizó las LXI jornadas de Historia Marítima con el título general «Historia de la Infantería de Marina». Las sesiones tuvieron lugar los días 30 de junio y 1 y 2 de julio de 2020 en el salón de actos del Cuartel General de la Armada (CGA), Juan de Mena 7, 28014 Madrid.

Estas conferencias se pueden visualizar a través del canal YouTube de la Armada:

1ª sesión: <https://www.youtube.com/watch?v=RcFtRK0NyKs>

2ª sesión: <https://www.youtube.com/watch?v=kd929e6xSYQ>

3ª sesión: <https://www.youtube.com/watch?v=If8NWucoy1I>

El desarrollo del programa se realizó como se indica a continuación:

Martes 30 de junio de 2020.

A continuación de la Apertura, las conferencias

«Miguel de Cervantes en las galeras del rey de España», por Alfredo Alvar Ezquerro. Profesor de investigación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC).

«Los Tercios del Mar en los siglos XVI y XVII», por Magdalena de Pazzis Pi Corrales, catedrática de Historia Moderna de la Universidad Complutense de Madrid (UCM).

Miércoles 1 de julio de 2020

«Valores tradicionales: patronos y banderas», por Hugo O'Donnell y Duque de Estrada. Académico de la Real Academia de la Historia (RAH).

«Siglo XVIII. El Cuerpo de Batallones de Marina», por José María Blanco Núñez, capitán de navío (retirado), del Instituto de Historia y Cultura Naval (IHCN).

Jueves 2 julio de 2020

«La Infantería de Marina desde el siglo XIX hasta nuestros días», por Jesús Campelo Gaínza, capitán de Infantería de Marina. Tercio de Armada

«Sedes, cuarteles e instalaciones de Infantería de Marina», por Mariano Juan y Ferragut, capitán de navío (retirado). Instituto de Historia y Cultura Naval(IHCN).

Para más información dirigirse a

Departamento de Estudios e Investigación

Instituto de Historia y Cultura Naval

Telf: 91 379 50 50

C/e: ihcn-dei@mde.es

<http://armada.defensa.gob.es/yhycn>

Ciclo de conferencias de la Real Academia de la Historia. Madrid (España)

Organizado la Real Academia de la Historia, con la colaboración de la Institución Fernando el Católico y la Fundación IberCaja, el 2 de mayo de 2020 se inició el ciclo de conferencias «Aragón en la Historia de España», ciclo que terminará con la conferencia del 24 de noviembre de 2020.

En palabras de la organización,

«A lo largo de los siglos las Cortes aragonesas han tenido especial preocupación por fomentar el estudio de la Historia del reino de Aragón, como primer paso para limpiarla de leyendas y de inexactitudes y en realidad para que fuera conocida por sus habitantes. Por ello, después de que el viajero portugués Juan Bautista Labaña mostrara la imagen geográfica del reino, los diputados aragoneses apostaron por consolidar la figura de los cronistas oficiales que, desde su creación en 1495, asumieron la obligación de explicar y documentar la andadura histórica de Aragón y las bases jurídicas que la sustentaron».

«Hoy, cinco siglos después de que se creara este cargo, la historia sigue siendo considerada como cuestión prioritaria para las instituciones y los habitantes del territorio del antiguo Reino de Aragón. Por ello, la Fundación IberCaja y la Real Academia de la Historia, con la colaboración de la institución Fernando el Católico, han decidido organizar, como queda dicho, un ciclo de seis conferencias, que se impartirán en la sede de la Real Academia en Madrid, en las que se pueda recuperar cinco momentos claves en la andadura de los aragoneses, mostrando su profunda vocación española y universal».

Recogemos el programa diseñado por la organización para ponerlo en manos de nuestros lectores, lamentando no poder adelantar las fechas de la conferencias porque en el momento de enviar este número a la imprenta estaban sin determinar. La temática es la que sigue.

«El nacimiento del Reino de Aragón. La construcción de Aragón, desde el condado del siglo IX al reino del siglo IX», por Domingo Buesa Conde, presidente de la Real Academia de Bellas Artes de San Luis. Académico correspondiente por Huesca de la Real Academia de la Historia.

«Fernando el Católico. Corona de Aragón y Corona de España», por Ángel Sesma Muñoz, académico de la Real Academia de la Historia. Catedrático de Historia Medieval de la Universidad de Zaragoza.

«Moral civil y literatura en la ilustración aragonesa: Ignacio de Luzán», por Dolores Albiac Blanco, profesora emérita de la Universidad de Zaragoza. Académica de la Real Academia de Bellas Artes de San Luis.

«El conde de Aranda y la independencia de América», por José Antonio Escudero López, Académico de la Real Academia de la Historia. Expresidente de la Real Academia de Jurisprudencia y Legislación.

«La nación liberal y el pasado del Reino de Aragón (1808-1868)» por Carlos Forcadell Álvarez, Catedrático emérito de Historia Contemporánea de la Universidad de Zaragoza. Director de la institución Fernando el Católico.

«Aragón en España», por Javier Lambán Montañés, presidente del Gobierno de Aragón.

Para más información dirigirse a

Real Academia de la Historia
Ciclo de conferencias «Aragón en la historia de España»
C/ Amor de Dios, 2 Madrid.

Otras conferencias. Cantabria (España)

Organizada por la Federación cántabra de vela, con la colaboración de «MilVelas», el Real Club de Regatas de Santander, la Casa de Cantabria y la Real Liga Naval Española, el miércoles 22 de abril de 2020 tuvo lugar la conferencia «La vida a bordo de un galeón» a cargo de Benjamín García Pastor, jefe de máquinas de la Marina Mercante, doctor en Ciencias del Mar, regatista y conferenciante habitual, quién utilizó la vía Zoom usID9760743734 clave 0179911 para desarrollarla.

Libros

El lunes 27 de enero de 2020 tuvo lugar en la Real Academia de la Historia la presentación del libro *La Armada en la prensa del XIX, ¿Cuestión nacional?* de la que es autora la Ilustre. Sra. Dña. Guadalupe Chocano Higuera, investigadora de la Escuela de Guerra Naval.

En el acto de presentación participaron, además de la autora, por orden de intervención, la Sra. Dña. Carmen Iglesias, como directora de la Real Academia de la Historia (RAH), el Excmo. Sr. D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, académico de número de la RAH, el contralmirante José Luís Enrech Acedo, director de la Escuela de Guerra Naval, el Excmo. Sr. D. Eduardo Serra Rexach y el excmo. Sr. Almirante General Teodoro López Calderón, almirante general jefe de Estado Mayor de la Armada.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Petición de intercambio

Institución

.....

Dirección postal

.....

.....

País

Teléfono

Fax

Nos gustaría intercambiar su Revista/Cuadernos:

- Revista de Historia Naval
- Cuadernos Monográficos

con nuestra publicación

.....

.....

.....

(Ruego adjunte información sobre periodicidad, contenidos... así como de otras publicaciones de ese Instituto de Historia y Cultura Naval.)

Dirección de intercambio:

Instituto de Historia y Cultura Naval

Juan de Mena, 1, 1.ª planta

28014 Madrid (España)

Teléfono: (91) 312 44 27

C/e: ihcn@mde.es

DOCUMENTO

Sobre el nacimiento de la Real Compañía de Guardias Marinas

Es sabido que la creación de la Real Compañía de Guardias Marinas se debe a José Patiño y Rosales, intendente general de la Armada, bajo la tutela de Julio Alberoni, primer ministro del rey Felipe V de España, cuyas amplísimas atribuciones comprendían todo lo relativo a la construcción naval, además de la presidencia del Tribunal de la Casa de Contratación de Indias. La fecha del año 1717 como la de creación de la Real Compañía está acuñada desde antiguo y recogida en numerosos trabajos, antes de que la celebración del trigésimo centenario en 2017 la divulgase ampliamente en todo tipo de publicaciones y medios de comunicación.

La necesidad de una Compañía de Guardias Marinas debía de estar en el ambiente de la época mucho antes de su creación, pues circuló la idea de que venía a ser la sucesora de los Guardias de Estandarte o cadetes de las galeras de Cartagena. En realidad, su constitución ya estaba decidida a finales de 1716, como demuestra el documento adjunto que hoy presentamos a nuestros lectores. De su contenido se deduce que en estas fechas se cursaron cartas a las distintas provincias marítimas con instrucciones sobre la elección de los futuros cadetes.

Este documento es una carta* dirigida a la provincia y capital de Guipúzcoa, de fecha 28 de noviembre de 1716, del príncipe de Campo Florido, su comandante general, «excitando a que dedicasen su noble juventud al servicio de la Marina, habiendo el Rey determinado restablecer este importante cuerpo con los jóvenes que se destinasen con título de cadete a los Guardias Marinas por ser sujetos distinguidos los que entrasen en ella».

(*) Tomamos esta carta del folleto «Vicisitudes de las dos primeras promociones de Caballeros Guardias Marinas», del capitán de navío Rafael de la Guardia, editada por la Revista General de Marina en 1967, páginas 8 y 9.

Señor mío: *Habiendo el Rey (Dios le guarde), con motivo de haber dado principio al restablecimiento de su Real Marina, resuelto establecer en ella un número de Cadetes hijos de Oficiales que hoyan servido en la misma Marina, o en los oficios de tierra con los grados de Capitanes, inclusive, en adelante, o hijos de personas nobles, y que unos y otros sean de edad desde catorce hasta diez y ocho años, y no más, a fin de que empezando, desde luego, a servir en los Vageles, se instruyan en ellos, y en las Academias o Seminarios que se les destinare de las circunstancias que deben concurrir en un buen Oficial de Marina, y aún para el de tierra, para los que más se aventajaren sean promovidos a los empleos vacantes, y se ejercite la nobleza en una profesión tan propia para ella misma; y en que tanto se adelantara su lustre y conveniencias; lo pazo a la noticia de V. S. en virtud de las Reales Ordenes con que me hallo, a fin de que V. S. haga saber esta Real deliberación, para que puedan los que tuvieren la circunstancia referida y el ánimo hecho a servir a S. M. en la mar con el referido carácter de Cadete y el goce de diez escudos de vellón de sueldo al mes, ración y media de armada en cada uno de los días que estuvieren embarcados y ración y media de pan al día en los que estuviere en tierra, uno y otro, además de los referidos diez escudos, sin que de este sueldo se les haga más descuento que el de dos cuartos en escudo para Militares inválidos, y el que pudiere importar el vestuario que ha de darse de dos en dos años que ha de ser mejor que el de la Infantería, para que los Cadetes distinguan entre ella misma, costeando la Real Hacienda el gasto de los primeros vestidos con que entraren a servir, para que a los dos años siguientes se les puedan dar vestidos nuevos con lo que para ellos se retuviere de sus sueldos; ocurran a mí con los papeles que justifiquen su edad, servicio y grados de sus Padres, si hubieren sido Militares, desde Capitán, inclusive, y los de su nobleza, si sus Padres lo hubieren sido, para que examinados pueda yo proponerlos a S. M. como se sirve mandarme; a fin de que con entero conocimiento elija los que tuviere a bien, previniendo a V. S. que el fin es que empiecen a servir en estos vageles que se están aprestando, haciendo en ellos su primer viaje a Cádiz, y darles los despachos firmados de la Real mano, para que en virtud de ellos se les formen sus asientos, y queden admitidos al servicio, y queriendo la piedad de S. M. que así entre los naturales de V. S. y los de las Provincias de Alava como los del Señorío de Vizcaya y Cuatro Villas se atienda con especialidad a los huérfanos cuyos Padres hubieren sacrificado sus vidas en las acciones del Real servicio, ya sea en mar, ya en tierra; me ha parecido también presentar de ello a V. S., a cuya obediencia*

me repito con mi mayor afecto y deseos de que nuestro Señor guarde a V. S. con toda prosperidad los muchos años que deseo.

San Sebastián, 28 de noviembre de 1716. Besa la mano de V. S. su mayor servidor.

El Príncipe de Campo Florido.

M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa

RECENSIONES

ÁLVAREZ GONZÁLEZ, Román Antonio: *Hazañas de Pedro Menéndez*, Nieva (ISBN: 978-84-949761-6-2), Avilés, 2019, 214 páginas.

Detallada biografía del marino Pedro Menéndez de Avilés, redactada por el también avilesino y buen conocedor del tema Román Antonio Álvarez. Cuenta la vida de Pedro, que habiendo comenzado sus aventuras en la mar siendo niño, alcanzó los más altos puestos en la marina de guerra española de sus tiempos. De hecho, Pedro Menéndez comenzó en la mar cuando con catorce años se enroló como grumete en Santander para combatir a los corsarios franceses que pululaban por el Cantábrico, y falleció en dicha ciudad a los cincuenta y cinco años, como capitán general de una armada que estaba preparando para apoyar a Luis de Requesens, gobernador de los Países Bajos en lucha contra los rebeldes.

Comienza el libro con el nacimiento de la ciudad de Avilés y el del propio Pedro, el 15 de febrero de 1519. Continúa con la niñez y primera juventud del marino, su bautismo de mar y sus primeras aventuras, como su enfrentamiento con el pirata Jean Alphonse de Saintonge, al que mató en La Rochela, y otras acciones contra la piratería, al principio sin patente de corso y después con ella, que le proporcionaron una gran fama. Estas y otras actividades le valieron la confianza y el aprecio de Carlos I y más tarde de su hijo Felipe II.

Román narra cómo Pedro Menéndez cayó prisionero de corsarios franceses en el Caribe y cómo, después de su liberación, presentó un magnífico trabajo con propuestas para mejorar la protección y el rendimiento de los convoyes y las armadas de la Carrera de Indias, trabajo que fue tenido en cuenta.

Más adelante habla de otras hazañas del marino: su enfrentamiento con el pirata francés Le Clerc; el transporte de bastimentos y pertrechos que influyeron en la victoria de Felipe II en San Quintín; la escolta al príncipe de Éboli, o los apoyos a los viajes de Felipe II. También relata las actividades de Pedro como capitán general de las Flotas de Indias; la búsqueda de Lope de Aguirre, que en la Amazonía se había declarado independiente de España; los proble-

mas con la Casa de Contratación, que lo llevó a la cárcel, o la desaparición de su hijo en un naufragio cerca de Florida, al que buscó sin éxito. Y hace referencia a las actividades que más adelante dieron renombre a Pedro Menéndez, como la conquista de la Florida con la expulsión de los hugonotes; la fundación de la ciudad de San Agustín; su nombramiento como «Adelantado de La Florida»; sus actividades como gobernador de Cuba; sus viajes a España para pedir al rey apoyo para sus empresas, o su muerte en Santander, el 17 de septiembre de 1754.

Completan el relato referencias a diversos asuntos relacionados con Pedro, su familia, sus inventos, sus viajes después de muerto, y muchos otros detalles que hacen muy amena la lectura de este libro, muy completo en cuanto a información sobre el «Adelantado». Nos habla de un marino que nunca conoció la derrota, un marino de humilde origen que alcanzó los más altos puestos en su carrera, en los que demostró sus calidades de líder y su amplia y profunda formación intelectual, obtenida en sus navegaciones a lo largo y ancho de los mares.

GUTIÉRREZ DE LA CÁMARA SEÑÁN, José Manuel: *La batalla de Guadalcanal* (ISBN: 978-84-1305-110-9), Nowtilus, 2020, 363 páginas.

Detallado estudio de una de las más sangrientas campañas de la segunda guerra mundial, escrito por el capitán de navío retirado José Manuel Gutiérrez de la Cámara Señán, en el que analiza las batallas libradas alrededor de Guadalcanal, una de las islas mayores del archipiélago de las Salomón, formado por un conjunto de islas orientadas de noroeste a sureste, situado a levante de Nueva Guinea y al nordeste de Australia. Fueron una serie de acciones y encuentros entre japoneses y estadounidenses desde principios de agosto hasta finales de noviembre de 1942, que en su conjunto reciben el nombre de «batalla de Guadalcanal».

El autor comienza exponiendo la situación que llevó a estos enfrentamientos. Narra cómo después de la batalla de Midway, de junio de 1942, que frenó la hasta entonces imparable expansión japonesa por el Pacífico, Japón planeó consolidar las conquistas efectuadas hasta entonces y actuar contra Australia. Para ello, a mediados de julio de 1942 comenzó la construcción de un aeródromo en Guadalcanal, con la idea de tenerlo listo a mediados de agosto siguiente, para conquistar Port Moresby, localizado en el extremo suroriental de Nueva Guinea, dominar dicha isla, y desde ella atacar Australia. Pero los estadounidenses y sus aliados decidieron parar los pies a los japoneses y expulsarlos de Guadalcanal, para lo que activaron una operación que bautizaron como «Watchtower».

Tras hablar de los desembarcos que los norteamericanos llevaron a cabo en Guadalcanal para empezar a disputar su posesión a los japoneses, Gutiérrez de la Cámara pasa a citar uno tras otro los diferentes encuentros. Tanto los que tuvieron su escenario en tierra, cerca de la costa (batalla de la bahía de Tenaru y batalla de Bloody Ridge) como las batallas que se desarrollaron en la mar:

isla de Savo, Salomón Orientales, cabo Esperanza, islas Santa Cruz, Guadalcanal del 12 al 15 de noviembre, y Tassafaronga, con su momento culminante en un combate nocturno el 30 de noviembre, que supuso el final de los encuentros en la mar de las Salomón, con la victoria de los Aliados, que lograron expulsar a los japoneses de Guadalcanal, impidiéndoles construir el aeródromo. Aunque las acciones continuaron en tierra, con enfrentamientos de los norteamericanos con los japoneses que se quedaron en Guadalcanal, hasta que, en una brillante operación, Japón fue capaz de evacuar a muchos de sus soldados a principios de febrero de 1943.

El autor relata con detalle los diferentes encuentros entre fuerzas de tierra, mar y aire: acorazados, portaaviones, cruceros, destructores, lanchas torpederas, aviones, submarinos, transportes y otras unidades. Y completa su relato con la información proporcionada en diferentes anexos sobre los barcos y aviones más significativos, comandantes navales, mandos terrestres y cronología de toda la Guerra del Pacífico, de 1941 a 1945.

El libro expone con detalle cómo la sangrienta campaña de Guadalcanal consistió en una serie de acciones, en las que ambos contrincantes se emplearon a fondo con gran tenacidad y coraje, derrochando heroísmo cuando fue necesario, hasta que la balanza de la victoria se inclinó hacia el lado norteamericano.

VV.AA.: *Magallanes-Elcano. Una aventura filatélica. Exploradores y descubridores españoles*, Sociedad Estatal Correos y Telégrafos (ISBN: 978-84-88841-48-3), 2019, 247 páginas.

Libro lujosamente editado, dedicado sobre todo a la gran aventura de la primera vuelta al mundo, iniciada por Fernando de Magallanes en 1519 con cinco barcos, y finalizada en 1522 por Juan Sebastián de Elcano, al regresar con uno solo de aquellos barcos, la nao *Victoria*, cargada de especias, después de haber dado la vuelta al mundo por primera vez en la historia. Comienza con la descripción de una emisión de sellos conjunta España-Portugal dedicada al quinto centenario de la expedición Magallanes-Elcano, y la de los respectivos sobres de primer día de circulación de dichos sellos: el 12 de septiembre de 2019. Añade sendos ejemplares de los citados sellos y sobres, y continúa con cinco capítulos escritos por otros tantos autores, que recogen diversos aspectos de la gran expedición y también hacen referencia a otros viajes de descubrimientos.

El primer capítulo, escrito por Gaspar Martínez y Pedro Navarro y titulado «Navegantes y exploradores españoles en la filatelia», habla de diferentes descubridores españoles y sus apariciones en sellos de correos emitidos por España: Colón, Américo Vespucio, Juan de la Cosa, Balboa, Ponce de León, Elcano, Legazpi, Urdaneta, Mendaña, etc.

El segundo capítulo, obra de María Dolores Higuera Rodríguez y titulado «Navegando el Océano. Vida y muerte en la mar en el siglo XVI», habla de la

navegación oceánica con referencias a la astronomía, la construcción naval y otros aspectos. Y continúa con la Carrera de Indias y la organización del tráfico marítimo, la recuperación de mercancías de barcos hundidos, y la vida a bordo en los barcos de principios del siglo XVI.

El tercer capítulo, titulado «La primera circunnavegación del mundo. Tragedia humana y triunfo de una empresa imposible (1519-1522)», es obra de Salvador Bernabéu. Está dedicado a analizar las dimensiones de la Tierra, a la génesis de la expedición de Magallanes-Elcano a la Especiería y al viaje en sí. Hace referencias a las capitulaciones magallánicas, la organización de la expedición, los barcos, el abastecimiento, la alimentación, las tripulaciones, y otros asuntos.

El cuarto capítulo, escrito por Luisa Martín Merás Verdejo y titulado «El viaje que cambió la imagen del mundo. Cartografía, comercio y diplomacia», trata del viaje de circunnavegación y sus consecuencias en la cartografía de la época. Cita los problemas surgidos en las juntas de Elvas entre España y Portugal, la posterior cartografía española y el Tratado de Zaragoza.

Y el quinto y último capítulo, titulado «Circunvalando la redondez del mundo. Las fuentes documentales», escrito por María Antonia Colomar Albájar, habla del Tratado de Tordesillas, la búsqueda del paso entre océanos, la aventura del viaje alrededor del mundo y sus consecuencias desde el punto de vista documental, con referencias a las fuentes, a los fondos documentales y a los diferentes archivos.

Se trata de un libro ameno, muy bien documentado, lujosamente ilustrado, que se completa con una amplia bibliografía y una traducción al idioma inglés.

MAESTRO, Manuel: *Post Elcano circumdedisti me. Los circunnavegadores*, Círculo Letras del Mar (ISBN: 978-84-09-04937-0), Madrid, 2018, 483 páginas.

Libro dedicado a las diferentes vueltas dadas al mundo por personas, barcos, exploraciones, pruebas deportivas, etc., desde Elcano hasta nuestros días. En el primer capítulo, Manuel Maestro comienza explicando una serie de conceptos fundamentales para mejor comprender el contenido del libro. A continuación analiza el primer viaje de circunnavegación, con referencias a las especias, Magallanes, Pigafetta, el océano Pacífico, las aventuras en Filipinas, las Molucas, la larga travesía de vuelta de Elcano y su regreso a España. Y seguidamente resume la expedición de Magallanes-Elcano y las cuatro expediciones fallidas de Loaysa, Saavedra y Villalobos.

Los capítulos siguientes los dedica a las posteriores circunnavegaciones. Empieza con las vueltas al mundo españolas, desde fray Martín Ignacio de Loyola (1581-1584, 1585-1589) hasta la fragata *Cristóbal Colón* (F 105) (2017), pasando por Malaspina con la *Astrea* (1786-1788), Álava con su escuadra (1795-1803), la corbeta *Ferrolana* (1849-1852), la fragata blindada *Numancia* (1865-1867), que fue el primer barco blindado en completar una

circunnavegación, y otras, hasta un total de dieciséis. Sigue con las trece circunnavegaciones realizadas por piratas y corsarios, desde el famoso inglés Francis Drake (1577-1580) hasta el crucero auxiliar alemán *Orión* (1940-1941) durante la segunda guerra mundial. Continúa con las veintidós vueltas realizadas por exploradores y científicos, desde el holandés Jakob Roggeveen (1721-1723), descubridor de la isla de Pascua, hasta la expedición danesa del *Galathea III* (2006-2007), que realizó estudios sobre el clima, la biología marina, los maremotos y otros asuntos, pasando por James Cook (1768-1771), Charles Darwin (1831-1836) y otros.

A continuación cita viajes de circunnavegación realizados por buques de guerra. Empieza con los tres realizados por la balandra de la Armada de Estados Unidos *Vincennes* entre 1826 y 1842, y termina con la «operación *Sea Orbit*» (1964), realizada por un portaaviones y dos cruceros nucleares estadounidenses. Sigue las circunnavegaciones de cinco personajes, navieras o barcos mercantes: explorador y administrador João da Gama; comerciante Robert Gray; *Argo*, primer barco de vela y vapor con hélice que dio la vuelta al mundo (1853); naviera Cunard; y mercante argentino mixto, de carga y pasaje, *Yapeyú* (1956-1857). Entra en las circunnavegaciones deportivas, con seis competiciones, 12 navegantes, y 11 vueltas por tierra, mar y aire. Y termina con 19 buques escuela, donde cita a la corbeta mexicana *Zaragoza*, la fragata polaca *Dar Pomorza*, la fragata argentina *Libertad*, el velero alemán *Gorch Fock* y otros barcos, y termina con las diez vueltas al mundo dadas por el buque escuela español *Juan Sebastián de Elcano*.

Sigue con la inclusión de 13 anexos con otros tantos documentos o partes de ellos, como «Carta de Colón anunciando el Descubrimiento», «Carta de Elcano al Emperador», «Informe de Antequera a Méndez Núñez» o «Despedida en Cádiz al Elcano en su V Vuelta al Mundo». Y reproduce 11 mapas, desde el Tratado de Tordesillas al trofeo Julio Verne, pasando por la primera vuelta al mundo, la vuelta al mundo de Drake, la de la fragata blindada *Numancia*, o el recorrido de la *Volvo Ocean Race*.

Es un libro muy completo, en el que Manuel Maestro ha realizado un gran esfuerzo de recopilación de datos y una enorme labor de síntesis para meter tantos barcos y tantos personajes en un solo tomo, cuya lectura resulta muy amena. El resultado es un libro de obligada consulta para todos los que quieran conocer detalles de las vueltas dadas al mundo a lo largo de la historia.

MOURA, Carlos Francisco: «*Naus & Fragatas*». *Conjunto de gravuras didáticas setecentistas portuguesas*, Real Gabinete Portugués de Leitura, Liceu Literário Portugués, Río de Janeiro (Brasil), 2018, 54 páginas.

Estudio de una colección de nueve grabados casi olvidados, realizado por Carlos Francisco Moura, asiduo colaborador desde hace mucho tiempo del Real Gabinete Portugués de Leitura y del Instituto Luso-Brasileiro de Historia

del Liceu Literário Português. Los grabados pertenecen a la Sección de Manuscritos de la Biblioteca Nacional de Río de Janeiro, y hacen referencia a tipologías de barcos de guerra construidos en astilleros de Portugal y Brasil en el siglo XVIII. Según opinión del autor, se trata de grabados de tipo didáctico para ser utilizados en las aulas de la Real Academia dos Guardias-Marinhas, institución que se trasladó al Brasil con la Corte en 1807-1808, junto con los profesores, alumnos y demás elementos, para iniciar la enseñanza en la Marina de Guerra de Brasil.

En la primera parte del libro, Moura habla de los grabados portugueses del setecientos y las enseñanzas impartidas en la academia de guardiamarinas. Comienza con una somera descripción de la colección de grabados estudiados. Se trata de nueve hojas, que están encuadernadas en tapa dura muy bien decorada, pero sin ningún nombre ni cita de ningún tipo. Tampoco hay índice y cada hoja es un grabado independiente, sin numeración de página, por lo que la colección no se puede considerar ni un libro ni un folleto. Sencillamente, está encuadernada para mantener los grabados juntos y ordenados. Los siete primeros grabados son barcos puestos por el número de cañones de más a menos; y los dos últimos, explicaciones y datos diversos. Continúa con referencias a la Real Academia de Guardiamarinas, al diseño y la arquitectura naval, a los grabadores portugueses del siglo XVIII; y termina citando la colección «“Naus & Fragatas” en la historia de las Marinas de Guerra de Portugal y del Brasil», con una breve descripción de su contenido.

La segunda parte, titulada «“Naus e fragatas”. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional-Brasil», reproduce la portada y contraportada de la encuadernación y los nueve grabados, junto con las reproducciones de sus textos en letra impresa. Los siete primeros grabados presentan otros tantos barcos de guerra del siglo XVIII. En el tercio superior de cada grabado aparece la silueta del barco, el tercio intermedio consiste en un breve comentario sobre el citado barco, y el tercio inferior incluye explicaciones sobre su aparejo.

Los barcos representados son: navío de 120 cañones, de los mayores que se construyeron con tres puentes o baterías, normalmente mandado por un oficial general; navío de 90 cañones, algo menor que el anterior y de más fácil maniobra, también de tres puentes; navío de 80 cañones de segunda clase, con dos puentes, capaz de resistir los ataques de navíos superiores; navío de 74 cañones y dos puentes, con mayor facilidad de maniobra que los anteriores; navío de 64 cañones, también de dos puentes, muy útil para el corso, en expediciones militares y para operar con navíos más poderosos; navío de 50 cañones, de los más pequeños de la época, contaba con dos baterías y era muy útil para escoltas de mercantes y otras comisiones; y fragata de 36 cañones, barco de una sola batería, rápido, maniobrero y muy útil como correo y en descubiertas.

El octavo grabado solo presenta texto con las explicaciones del contenido del noveno y último grabado, en el cual aparece la planta y alzado de un buque y una tabla con diferente información: principales dimensiones de cada

uno de los buques (eslora del casco, manga y calado); número de cañones en cada batería, castillo y toldilla, y número de componentes de su dotación.

Cierra el libro una ficha catalográfica, índices de ilustraciones, grabados y términos técnicos utilizados, y una amplia bibliografía del autor.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de Navío (retirado)

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, Cuartel General de la Armada, 1, 1.º 28014 Madrid, España.

Con objeto de evitar demoras en la devolución, no se enviarán pruebas de corrección de erratas. Estas serán efectuadas por el Consejo de Redacción o por correctores profesionales. El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. A la entrega de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, un breve resumen, el nombre del autor o autores, la dirección postal y un teléfono de contacto, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión no deberá sobrepasar las 25 hojas, escritas por una sola cara, con el mismo número de líneas y convenientemente paginadas. Se presentarán mecanografiados a dos espacios en hojas DIN-A4, dejando margen suficiente para las correcciones. Los trabajos comenzarán con un resumen de 10 líneas máximo y no más de cuatro palabras clave. Podrán enviarse por correo ordinario en papel o en CD-ROM o DVD, o por correo electrónico RHN@mde.es, con tratamiento de texto Microsoft Word Windows u otros afines, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo. Los mapas, gráficos, etc., se presentarán preferentemente en papel vegetal o fotográfico, convenientemente rotulados, y no se admitirán fotocopias. Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Advertencias

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

Archivo, biblioteca o Institución.

Sección o fondo.

Signatura.

Tipología documental.

Lugar y fecha.



GOBIERNO
DE ESPAÑA



MINISTERIO
DE DEFENSA

SECRETARÍA
GENERAL
TÉCNICA

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PUBLICACIONES
Y PATRIMONIO CULTURAL

