

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XLI

Segundo trimestre 2023

Núm. 160

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA



MINISTERIO DE DEFENSA

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA NAVAL
ARMADA ESPAÑOLA

REVISTA
DE
HISTORIA NAVAL



Año XLI

Segundo trimestre 2023

Núm. 160

REVISTA DE HISTORIA NAVAL

Presidente: D. Marcial Gamboa Pérez-Pardo, vicealmirante, director del Instituto de Historia y Cultura Naval.

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

CONSEJO DE REDACCIÓN:

Vocales:

D. Hugo O'Donnell y Duque de Estrada, R. Acad. Hist.^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. Mariano Cuesta Domingo, U. Complutense
D.^a Marta García Garralón, UNED

D. José Manuel Serrano Álvarez, Universidad de Sevilla
D. Juan Escrigas Rodríguez, cap. 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, cap. de navío
D. Adolfo Morales Trueba, coronel

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

Asesor editorial: Juan Ozores Massó.

Redacción, Difusión, Distribución y Administración: D.^a Ana Berenguer Berenguer; D. Manuel Ángel Gómez Méndez.

Publicación trimestral: segundo trimestre de 2023.

Precio unitario revista: 5 euros.

SUSCRIPCIÓN ANUAL:

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

Dirección postal, tfno. y c.e.:

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

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

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

Depósito legal M 16854-1983

Impreso en España. Printed in Spain.

Imprime: Ministerio de Defensa.

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

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



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



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

Paseo de la Castellana 109, 28046 Madrid

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

SUMARIO

	Págs.
NOTA EDITORIAL	7
<i>Las Guerrillas Navales del Cuerpo de Voluntarios de Filipinas</i> , por Juan Carlos Rabanal Delgado	9
<i>El contrabando de armas durante la III Guerra Carlista. El inci- dente del Deerhound (1873)</i> , por Leopoldo Fernández Gasalla ...	49
<i>Mitificar y mistificar. La influencia de la obra de Exquemelin en la historiografía anglosajona sobre la toma de Portobelo (1668)</i> , por Dario Testi	85
<i>La batalla de Riachuelo</i> , por Pablo Palermo	109
<i>Don García de Toledo: semblanza de un marino español del Rena- cimiento</i> , por Fernando Santos de la Hera	143
La Historia Marítima en el Mundo, por Pedro Pérez-Seoane Garau	167
La Historia Vivida: <i>Un naufragio con mucha historia</i> Noticias Generales	
Documento: <i>Estado de fuerza y vida</i>	175
Recensiones:	179

COLABORAN EN ESTE NÚMERO

Juan Carlos RABANAL DELGADO es veterano del Cuerpo de Infantería de Marina, donde alcanzó el empleo de cabo 2.º Tras obtener la aptitud correspondiente, prestó servicio en la Unidad de Operaciones Especiales y está en posesión del curso de Cazador Paracaidista. Ingresó posteriormente en la Administración General del Estado, donde ha ocupado diversos puestos dependientes de los ministerios de Interior, Asuntos Exteriores y Defensa, tanto en España como en el extranjero. Entusiasta de la historia de la Infantería de Marina española, dedica parte de su tiempo a su estudio e investigación, y a divulgarla en el grupo de la red social Facebook Apuntes históricos de la Infantería de Marina, del que es creador y administrador. Juan Carlos Rabanal Delgado es asimismo autor del ensayo *Los (otros) Batallones de Marina*, presentado a los Premios Virgen del Carmen 2022.

Leopoldo FERNÁNDEZ GASALLA es doctor en Geografía e Historia, con premio extraordinario, por la Universidad de Santiago de Compostela. Catedrático de Enseñanza Media y profesor de Bachillerato Internacional, participa desde 2004 en el grupo de investigación Iacobus, de la Universidad de Santiago, con el que ha colaborado en nueve proyectos de I+D financiados por administraciones públicas. Ha impartido docencia en cursos y ciclos de las universidades de Santiago de Compostela y Zaragoza, el Museo Arqueológico Provincial de Lugo, el Centro Autonómico de Formación e Innovación (Xunta de Galicia) y el Museo Militar de A Coruña. En el ámbito de la historia militar ha publicado el libro *Galicia en la guerra de Sucesión, 1701-1714* (Santiago de Compostela, Instituto Padre Sarmiento, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2018).

Dario TESTI nació en Roma en 1986 y se licenció en Historia Moderna y Contemporánea en la Università degli Studi di Roma La Sapienza en 2010. En la Universidad de León hizo el máster en Cultura y Pensamiento Europeo en 2012, por el que recibió el premio extraordinario de fin de máster. En 2017 obtuvo un Doctorado Europeo en Historia de América con el apoyo de las ayudas ministeriales para la Formación de Profesorado Universitario (FPU). También ha realizado dos estancias breves de investigación, financiadas por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en el Instituto Nacional de Antropología e Historia de Ciudad de México, en 2015, y en la Università degli Studi di Firenze, en 2016. Actualmente es profesor en el CIEE (Center for International Education and Exchange) de Roma. También es colaborador del Instituto de Humanismo y Tradición Clásica y del Grupo de Investigación Reconocido «Humanistas» (HUMTC), de la Universidad de León. Se dedica a temas de historia militar, cultural y social, principalmente del periodo renacentista, así como a aspectos relacionados con los elementos pedagógicos de los videojuegos, ámbito en el que ha publicado varios trabajos y participado en numerosos congresos académicos.

Pablo PALERMO es abogado (Universidad de Buenos Aires, 1989). Dentro del ámbito jurídico es autor de los libros *El pedido de quiebra por el acreedor* y *Extinción del contrato de trabajo. Algunas de sus formas*. Magíster en Historia de la Guerra (Facultad del Ejército, Escuela Superior de Guerra Teniente General Luis María Campos, Buenos Aires, Universidad de la Defensa Nacional, 2021), su tesis «La toma de Corrientes del 25 de mayo de 1865» fue calificada como sobresaliente. En el campo de la historia es autor de los siguientes artículos: «La batalla de Carrhae. Una visión integradora» (*Casus Belli* 1, dic. 2020), «Las Órdenes 506/82 y 507/82 y la Fuerza de Tareas Mercedes» (ib. 2, feb. 2022), «La invasión de Corrientes de 1865 según la doctrina militar de la época. El plan y su ejecución» (ib. 3, dic. 2022) y «La batalla de Cancha Rayada: ¿un ejemplo del principio de sorpresa?», cuya publicación ya ha sido aprobada por el Instituto de Historia y Cultura Militar de España. Asimismo, es autor del libro *Corrientes 1865. La victoria olvidada*, todavía inédito pero ya en imprenta.

Fernando SANTOS DE LA HERA es doctor en Historia y máster en Documentos y Libros, Archivos y Bibliotecas. Actualmente ocupa el puesto de técnico superior de archivos, dentro del Cuerpo Facultativo de Archiveros del Estado, en la sede Juan Sebastián de Elcano del Archivo Histórico de la Armada. Entre sus varias publicaciones merecen destacarse «Las lecturas de Melchor Salazar Mendoza, rector del Colegio-Universidad de Osuna (1565)» (*Archivo Hispalense* 98, núm. 297-299) y *El libro en la catedral de Sevilla en el siglo XVII* (Diputación Provincial de Sevilla).

Pedro PÉREZ-SEOANE GARAU es capitán de navío de la Armada en la reserva. Piloto naval de reactores, diplomado en Guerra Naval por la Armada argentina, en Estado Mayor de la OTAN y en Seguridad de Vuelo en la Naval Postgraduate School (EE.UU.), es asimismo licenciado en Derecho por la UNED. Ha participado como panelista en diversos simposios nacionales e internacionales relacionados con la política de defensa, entre otros en la Universidad Francisco de Vitoria (2005), el Ministerio de Defensa de Ucrania (2007) y el *Defence Planning Symposium* de la OTAN en Oberammergau (2003-2008). Participó con la ponencia «Reforma del Código Penal militar» en las VI Jornadas de Jurisdicción Militar, celebradas en el Consejo General del Poder Judicial. Fue miembro adjunto del Centro de Estudios de Derecho Internacional Humanitario de Madrid (2003-2005). Es autor del artículo «Misiones de paz en Centroamérica y Haití. Participación de las Fuerzas Armadas españolas» (*Cuadernos de Estrategia* 131) y del ensayo *NATO'S criteria for intervention in crisis response operations*, publicado por el Royal Defence College de Dinamarca (Copenhague 2013). Su tesis de fin de curso de Altos Estudios Internacionales (SEI-Madrid 1998) versó sobre la «Reforma del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas». El capitán de navío Pérez-Seoane Garau es actualmente director de la Biblioteca Central de Marina, del Instituto de Historia y Cultura Naval de la Armada.

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

Que la historiografía es una ciencia inexacta es ampliamente conocido, pero no lo es tanto, al menos no entre el público no especialista, que de eso se deriva que la historia, entendida como el producto de esa ciencia, debe ser continuamente sometida a revisión, y que, si se concluye que no es correcta, debe ser corregida. La REVISTA DE HISTORIA NAVAL tiene el cometido general de publicar trabajos de investigación, y sus artículos, generalmente, completan la historiografía existente sin tratar de modificarla. Es por ello oportuno animar a quienes nos envían sus trabajos para su eventual publicación a volver sobre lo publicado y estudiarlo con espíritu crítico, basándose cuanto sea posible en las fuentes originales. Oportuno sería, por ejemplo, revisar la muy aceptada idea de que los publicistas navales extranjeros, europeos y norteamericanos, que escribieron a finales del siglo XIX y principios del XX acertaron en su interpretación de lo que había sido la estrategia naval española durante el periodo de esplendor de España, no sea que, como en tantos otros aspectos de nuestra historia, se hayan dejado llevar por los prejuicios. Muchos otros ejemplos se podrían dar de lo mismo, pero para muestra basta un botón. Esperamos que con la apertura de la sede Juan Sebastián de Elcano del Archivo Histórico de la Armada, prevista para este próximo otoño, la consulta de las mentadas fuentes originales sea más accesible para los investigadores, facilitando así la revisión que animamos a hacer.

Por otro lado, continuamos con el esfuerzo por mejorar el carácter científico de la REVISTA, y confiamos en que en breve se vean frutos concretos de ese afán, más allá de la mejora general de la calidad de los artículos que la implantación de la revisión por críticos externos conlleva, y que estamos seguros nuestros lectores ya han apreciado.

NOTA PARA NUESTROS SUSCRIPTORES

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

Por otro lado, recordamos que tanto la REVISTA como los *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval* están también a la venta en el almacén del Centro de Publicaciones de Defensa (Camino de los Ingenieros 6, 28047 Madrid) y el Ministerio de Defensa (Pedro Teixeira 15 bajo, 28020 Madrid), al precio de 5 euros la REVISTA y de seis los *Cuadernos*.

La dirección postal de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL es:

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

LAS GUERRILLAS NAVALES DEL CUERPO DE VOLUNTARIOS DE FILIPINAS

Juan Carlos RABANAL DELGADO
Veterano del Cuerpo de Infantería de Marina
Recibido: 26/02/2023 Aceptado: 03/05/2023

Resumen

A imagen y semejanza de lo instaurado en la metrópoli, en los territorios de la América española y Filipinas se levantaron, desde el inicio de la colonización e integradas por los vecinos, debido a la carencia de tropas regulares, una serie de fuerzas para su defensa ante los ataques piráticos o de diversas naciones europeas, fuerzas a las que se dotaría de una reglamentación a partir del último tercio del siglo XVIII, tras el envío de regimientos peninsulares y la creación de otros con carácter fijo, convirtiéndose en auxiliares de estos. Así nacieron las «Milicias Disciplinadas» y, posteriormente, los «Cuerpos de Voluntarios», con matices diferenciales entre ambas instituciones.

Dentro de los segundos aunque con escasa vinculación a la Real Armada, en Manila se constituyeron algunas unidades de este tipo que, bajo el nombre de «Guerrillas Navales», lucharían contra el independentismo en el archipiélago filipino (1896-1898).

Palabras clave: Infantería de Marina española, Cuerpo de Voluntarios, Filipinas, Guerra de Independencia.

Abstract

In the image and likeness of what was established in the Metropolis, in the territories of Spanish America and the Philippines a series of forces for their defense rose up, from the beginning of colonization and made up of the neighbors, due to the lack of regular troops. In the face of pirate attacks or from various European nations, forces that would be endowed with regulations from the last third of the 18th century, after the dispatch of peninsular regiments and the creation of others with a fixed character, becoming their auxiliaries. This is how the «Disciplined Militias» and, later, the «Volunteer Corps» were born, with differential nuances between both institutions.

Within the latter, although with little ties to the Real Armada, some units of this type were formed in Manila which, under the name of «Naval Guerrillas», would fight against the independence movement in the Philippine archipelago (1896-1898).

Keywords: Spanish Marine Corps, Volunteer Corps, Philippines, War of Independence.

LAS guerrillas navales del Cuerpo de Voluntarios de Filipinas fueron unas pequeñas unidades constituidas en los albores de la insurrección tagala de agosto de 1896. Integradas por ciudadanos españoles residentes en Manila de procedencia diversa, adoptaron unos cometidos específicos y propios de la Armada y su Infantería de Marina, contando para ello con varias y pequeñas lanchas de vapor. Sus efectivos primigenios procedían del Batallón de Leales Voluntarios de Manila, organizado pocas semanas antes con objeto de auxiliar a las escasas tropas veteranas existentes.

La creación de este tipo de unidades milicianas en los territorios de la América española tiene sus antecedentes en las Milicias Disciplinadas organizadas en Cuba tras su recuperación por la corona española (1763). Las Milicias Disciplinadas nacieron siendo capitán general de la isla Ambrosio de Funes Villalpando (1763-1765), aunque su brazo ejecutor sería el mariscal de campo Alejandro O'Reilly¹, quien tomaría como referencia para su formación las milicias levantadas en Castilla bajo el reinado de Felipe V. Este modelo inicial de fuerzas auxiliares, hasta ese momento inexistente en América, sería replicado progresivamente en el resto de los virreinos y capitanías generales del continente. Su historia, vicisitudes y campañas han sido profusamente estudiadas y divulgadas por diversos autores².

(1) Formadas en abril de 1764, su primer reglamento se aprobaría mediante real cédula de 19 de enero de 1769. TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *Alejandro O'Reilly en las Indias*, CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1969, p. 37.

(2) KHUETE, Allan J.: «La introducción del sistema de Milicias Disciplinadas en América», *Revista de Historia Militar*, núm. 47 (1979), Servicio Histórico Militar, Madrid, 95-112;

Sin embargo, las milicias constituidas en Filipinas carecen de un estudio pormenorizado, el cual no se ha abordado siquiera en los trabajos que tratan la organización militar española en el archipiélago, o en las obras referentes a la propia historia de España en él³. Esta laguna historiográfica quizá responda al retraso de su implantación en relación con las milicias «americanas», ya que el establecimiento efectivo de las filipinas se demoraría hasta los primeros años del siglo XIX; o tal vez esta preterición obedezca al supuesto menor interés mostrado por la metrópoli hacia el archipiélago, en comparación con los territorios americanos. Al menos esta era la impresión dominante entre sus gobernantes y vecinos, a tenor de sus manifestaciones; entre ellos estaba muy extendido un sentimiento de olvido ante lo que entendían como dejadez hacia el archipiélago de la metrópoli, la cual, a causa de la lejanía de aquel, lo minusvaloraba. Sea como fuere, desde luego este «desdén» historiográfico no puede justificarse por la ausencia de conflictos y enfrentamientos con los habitantes de aquellas islas o con los distintos grupos de piratas moro-malayos, radicados principalmente en Mindanao y Joló.

La pretensión de este trabajo no es revisar la historia de las diversas unidades milicianas constituidas en Filipinas durante la soberanía española del archipiélago. Estas páginas tienen un objetivo más concreto, limitado al estudio de una parte de tales unidades: las «Guerrillas Navales», poseedoras de connotaciones específicas y diferenciadas del resto. Con ello también culminaremos la investigación sobre este tipo de unidades, de inequívoco carácter naval, iniciada con el estudio de las concernientes al Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba⁴. Pero ¿qué papel desarrollaron estas fuerzas durante su corta existencia, propiciada, primero, por la insurrección tagala de 1896 y, posteriormente, por la guerra hispano-estadounidense de 1898?

Para acometer su estudio y desarrollar su historial, ante la escasez de documentos oficiales que nos permitan conocer sus vicisitudes, organización

MARCHENA FERNÁNDEZ, Juan: *Ejército y milicias en el mundo colonial americano*, Editorial Mapfre, Madrid, 1992; ARAMBURU, Mariano: «Reforma y servicio miliciano en Buenos Aires (1801-1806)», *Cuadernos de Marte. Revista Latinoamericana de Sociología de la Guerra*, año I, núm. 1 (abril 2001), Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales de la UBA, Buenos Aires; RODRÍGUEZ PÉREZ, Gabriel: «La defensa de América Central por el general don Matías de Gálvez», *Ejército*, núm. 883 (2010), Ministerio de Defensa, Madrid, 108-114; FARFÁN CASTILLO, Andrés: *Milicias y Milicias Disciplinadas del virreinato de la Nueva Granada. La configuración de la defensa y la seguridad durante la segunda mitad del siglo XVIII* (tesis), Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2014.

(3) BARRANTES MORENO, Vicente: *Guerras piráticas en Filipinas contra mindanaos y joloanos*, Imprenta de Manuel G. Hernández, Madrid, 1878; MONTERO VIDAL, José: *Historia general de Filipinas. Desde el descubrimiento de dichas islas hasta nuestros días*, Imprenta Viuda e hijos de Tello, Madrid, 1895; G.^a DE LOS ARCOS, M.^a Fernanda: *Forzados y reclutas: los criollos novohispanos en Asia (1756-1808)*, Potrerillos Editores, México, 1996.

(4) RABANAL DELGADO, Juan Carlos: «Las unidades de Infantería de Marina del Instituto de Voluntarios de Cuba», *Revista de Historia Naval*, núm. 158 (2023), Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 65-92.

y acciones, basaremos el trabajo en las memorias que los últimos capitanes generales del archipiélago elevaron al Senado español al término de sus respectivos gobiernos⁵. Por otra parte, dado que la mayoría de los datos de que disponemos sobre ellas son escuetos y dispersos, diluidos en estudios generales sobre la historia de Filipinas o en monografías acerca del conflicto independentista, nos apoyaremos también en obras y trabajos que tratan sobre el desarrollo de la campaña de Filipinas, como las publicadas por Monteverde Sedano (1898), los hermanos Toral (1898), Sastrón y Piñol (1901), Lozano Guirao (1983) o Cava Mesa (1998), entre otros. Por último, manejaremos asimismo las múltiples crónicas periodísticas sobre la misma, que revelan detalles interesantes de la participación en ella de estas guerrillas navales⁶.

Al efecto, este trabajo se ha organizado en diferentes apartados que permiten integrar el resultado de la investigación según el momento histórico en que se produjo, aunando tanto las acciones en las que participaron las distintas guerrillas navales formadas –ya fuera ante la inicial insurrección tagala como en la posterior guerra hispano-estadounidense– con otras cuestiones relativas a la iniciativa de su constitución, su área geográfica de actuación, medios que disponían, o datos biográficos sobre algunos de sus jefes y de otros componentes de ellas, dando a conocer el perfil de aquellos sobre los que se ha podido profundizar en su vida, antes y después de la pérdida de la soberanía española sobre el archipiélago.

Antecedentes

A lo largo de la historia militar de España, ninguna de las unidades levantadas con carácter de milicia o bajo el amparo de los distintos cuerpos de voluntarios fueron concebidas originalmente como fuerzas auxiliares de la Real Armada: ni como complemento en sus cometidos más específicos de navegación y maniobra o de control de las aguas litorales, ni como refuerzo de sus «Tropas de Marina», máxime durante los periodos en que la entidad de estas fue escasa. Esto se debe a que, tras la subida al trono de Felipe V, las levas se regularon, diferenciaron y definieron en función de que el destino de los alistados fueran los Reales Ejércitos o fuera la Real Armada. Y para pres-

(5) BLANCO Y ERENAS, Ramón: *Memoria que al Senado dirige el general Blanco acerca de los últimos sucesos ocurridos en la isla de Luzón*, Establecimiento Tipográfico de El Liberal, Madrid, 1897; PRIMO DE RIVERA Y SOBREMONTÉ, Fernando: *Memoria dirigida al Senado por el capitán general D. Fernando Primo de Rivera y Sobremonte acerca de su gestión en Filipinas*, Madrid, 1898; AUGUSTÍN DÁVILA, Basilio: *Memoria dirigida al Excmo. Sr. Ministro de la Guerra de los principales sucesos ocurridos en Filipinas y sitio de Manila durante el mando del teniente general D. Basilio Agustín y Dávila*, Manila, 1898.

(6) Procedentes de los partes de guerra que, a diario, eran difundidos por la capitania general de Filipinas y el Ministerio de la Guerra en Madrid, así como de crónicas de diversos corresponsales.

tar servicio en esta se recurría a los inscritos en la Matrícula de Mar⁷, que estaban en su totalidad excluidos de formar parte de milicias o regimientos regulares.

A pesar de lo anterior, sí existieron unas denominadas «Milicias Costeras», que algunos autores también identifican como «milicias marinas»⁸, pero estas debían su nombre, exclusivamente, al hecho de estar ubicadas en localidades del litoral, no a su ámbito de actuación, aunque conformasen el primer recurso defensivo ante cualquier amenaza o ataque procedente del mar. Estas Milicias Costeras no fueron exclusivas de la metrópoli. Existe constancia de su formación en el virreinato de Nueva España desde mediados del siglo XVIII, integradas tanto por españoles como por indios, negros y mulatos. Su misión era la vigilancia costera desde atalayas construidas al efecto, para «dar parte de las embarcaciones que avistaban a la justicia territorial»⁹.

En lo que atañe específicamente a las Filipinas, el brigadier de la Real Armada José Basco y Vargas, gobernador general del archipiélago entre 1778-1787, trataría de regular las circunstanciales milicias que, de manera discontinua, y más bien con carácter de unión temporal de vecinos, existieron desde la toma de posesión de aquellas tierras por Miguel López de Legazpi (1565). Basco intentaría darles un carácter fijo con la creación del Cuerpo de Mestizos del Regimiento del Príncipe¹⁰, aunque, debido al escaso interés suscitado al respecto entre los vecinos de Manila, no lograría alcanzar los objetivos marcados. Así las cosas, para su implantación definitiva habría que esperar al

(7) Cuyo origen en España se remonta a 1625. Creada por real cédula de Felipe IV de 31 de octubre, seguía la tendencia de otras naciones europeas. La Matrícula se iría perfeccionando, a partir de 1717, con un primer registro marítimo en la provincia de Guipúzcoa, al que seguirían una instrucción general de Patiño sobre la renovación de la inscripción (1726), y la promulgación de las exenciones y privilegios de que debían gozar los matriculados (1737); entre tales prerrogativas figuraba la de ser reclutados para los Reales Ejércitos, la cual se consolidaría e implantaría de forma general tras la aprobación de la «Ordenanza para el régimen y fomento de la marinería matriculada» (1751). VÁZQUEZ LIJO, José Manuel: «La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVII», *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 15 (2006), Universidade de Santiago de Compostela, 289-322, pp. 293-295.

(8) CONTRERAS GAY, José: «Las milicias en el Antiguo Régimen. Modelos, características generales y significado histórico», *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, núm. 20 (1992), p. 80; MARTÍNEZ-RADIO GARRIDO, Evaristo: *La organización de las milicias en Asturias bajo el reinado de Felipe V y el Regimiento Provincial de Oviedo*, MINISDEF, Madrid, 2013, p. 114.

(9) «De acuerdo con los indios, estas se habían creado en 1768 con permiso del virrey marqués de Croix; sin embargo, estos pueblos ya fungían como vigías por lo menos desde la década de 1750, por lo que es posible que en 1768 solo hayan obtenido la confirmación oficial de sus servicios y exenciones». GÜERCA DURÁN, Raquel Erendira: *Las milicias de indios flecheros en Nueva España. Siglos XVI-XVII* (tesis de maestría), Universidad Nacional Autónoma de México, 2013, p. 140, disponible en <https://docplayer.es/43745608-Las-milicias-de-indios-flecheros-en-la-nueva-espana-siglos-xvi-xviii-tesis-que-para-optimar-por-el-grado-de-maestro-en-historia.html>, consultado el 13 de octubre de 2022.

(10) Formado en 1785, estaba integrado por individuos mestizos resultantes de la mezcla entre oriundos de China asentados en Manila y naturales del país. Su reglamento sería aprobado por Carlos III en 1780.

gobierno del brigadier de los Reales Ejércitos Rafael María de Aguilar y Ponce de León (1795-1806), quien levantaría unas «Milicias Disciplinadas de Granaderos de Marina» (1806), entre otras fuerzas de esta naturaleza. Las Milicias Disciplinadas actuaron como fuerzas auxiliares de la Marina Sutil, que dependía de Capitanía General y no de la Real Armada, y constituyen el único precedente de milicia naval en el archipiélago.

En lo concerniente a los cuerpos de voluntarios, estos se formarían antes en la América española que en la metrópoli. Así, con ocasión de las invasiones inglesas al virreinato del Río de la Plata (1806-1807), ante la perentoria necesidad de defender la plaza de Buenos Aires, tras su reconquista, de un segundo ataque –que finalmente se produciría en 1807–, el capitán de navío Santiago Liniers y Bremond, como responsable de la defensa de la ciudad y máximo representante de la Corona tras la huida a Córdoba del virrey, Rafael de Sobremonte, lanzaría una proclama a los porteños para formar diversas unidades de este tipo (a las que denominó «Tercios»), cuyos integrantes se agruparían según su procedencia geográfica en España:

«El justo temor de que veamos nuevamente cubiertas nuestras costas de aquellos mismos enemigos que poco hace hemos visto desaparecer (...) me hace esperar que correréis ansiosos de prestar vuestro nombre para defensa de la misma patria que acaba de deberos su restauración y libertad (...). A este propósito espero que vengáis a dar el constante testimonio de vuestra lealtad y patriotismo, reuniéndose en cuerpos separados, y por provincias, y alistando vuestro nombre para la defensa sucesiva del suelo que poco hace habéis reconquistado.

Vengan pues los invencibles cántabros, los intrépidos catalanes, los valientes asturianos y gallegos, los temibles castellanos, andaluces y aragoneses; en una palabra, todos los que llamándose españoles se han hecho dignos de tan glorioso nombre»¹¹.

Seguidamente, tal vez tomando ejemplo de lo sucedido en Buenos Aires, tras la invasión francesa de la Península de 1808, ante el temor a sufrir una intervención semejante, en diversas ciudades del virreinato de Nueva España se organizaron los «Cuerpos de Voluntarios de Fernando VII», a modo de milicia urbana y por iniciativa popular. En el caso de Ciudad de México, las clases adineradas formaron, además, los «Voluntarios de Nobles Patricios de Fernando VII», con objeto de evitar entremezclarse con otros de base popular¹². Mientras, en la Península, la primera fuerza miliciana se constituiría en 1823 con el nombre de «Cuerpo de Voluntarios Realistas»¹³.

(11) MERONI, Graciela: *La historia en mis documentos I*, Huemul, Buenos Aires, 1984, p. 133, disponible en <https://www.elhistoriador.com.ar/liniers-y-la-organizacion-de-la-defensa-de-buenos-aires/>, consultado el 11 de noviembre de 2022.

(12) RUIZ DE GORDEJUELA URQUIJO, Jesús: «Los Voluntarios de Fernando VII de Ciudad de México. ¿Baluarte de la capital y confianza del reino?», *Revista de Indias*, vol. LXXIV, núm. 262 (2014), CSIC, Instituto de Historia del Centro de Ciencias Humanas y Sociales, Madrid, p. 752.

(13) *Gaceta de Madrid*, 12 de junio de 1823, núm. 12, p. 33. Creado por la Regencia del Reino durante el Trienio Liberal, tras la aprobación, el 10 de junio, del reglamento redactado al

Como vemos, ninguno de estos ejemplos afectaba, en cuanto a constitución y cometidos, a la Real Armada; a pesar de ello, es incuestionable que, bajo el amparo de los oportunos reglamentos de las correspondientes instituciones de voluntarios, tanto en Cuba como en Filipinas se formaron diversas unidades con un carácter indiscutiblemente naval, aunque en el último reglamento de fuerzas de esta naturaleza publicado en la isla caribeña se recogería específicamente la posibilidad de crear unidades de Infantería de Marina¹⁴.

Nacimiento y desarrollo de las guerrillas navales de Filipinas

En el archipiélago asiático, al igual que sucediera en Puerto Rico (1830)¹⁵ y Cuba (1850)¹⁶, como reacción al amenazante incremento del sentimiento independentista local se desarrolló un cuerpo de voluntarios a fin de defender la soberanía española en el conglomerado de islas que lo constituían. No obstante, su creación fue mucho más tardía que en el caso de los territorios caribeños. Su nacimiento data de agosto de 1896, por iniciativa del gobernador del archipiélago, el capitán general del Ejército Ramón Blanco y Erenas, quien mediante llamamiento a la ciudadanía de la capital levantaría el «Cuerpo de Leales Voluntarios de Manila»¹⁷ el 30 del citado mes. Para ello contaba con la autorización que por telégrafo le había remitido el ministro de la Guerra, teniente general Marcelo Azcárraga Palmero, en principio para constituir un batallón. Los voluntarios acudirían al llamamiento en tal número y con tanta rapidez que el 2 de septiembre la fuerza ya prestaba servicio¹⁸. Esta unidad,

efecto por la Junta Provisional de Gobierno en Burgos el 14 de mayo de ese año. Este cuerpo efectuaría misiones de policía en las localidades bajo control de los «realistas», como fuerza auxiliar de las tropas francesas enviadas por Luis XVIII para reponer en el trono a Fernando VII, tropas que constituían *L'expédition d'Espagne*, popularmente conocida como los Cien Mil Hijos de San Luis.

(14) Novo G.^a, José (intr.): *Novísimo reglamento del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta de P. Fernández y Compañía, La Habana, 1892, art. 5, p. 9.

(15) Organizada mediante RO de 25 de enero de 1830, bajo la denominación de «Cuerpo de Voluntarios Distinguidos de Puerto Rico», previo dictamen del Consejo Supremo de Guerra, y a la par que siete batallones de Milicias Disciplinadas de dicha isla. Archivo General Militar de Madrid, sec. Ultramar, Ministerio de Guerra, sign. 5608-02, p. 4.

(16) Aunque existieron con anterioridad a ese año otras unidades similares, además de las ya citadas Milicias Disciplinadas (1764), como las denominadas de «Nobles Vecinos», instituidas en 1850 por el entonces capitán general de la isla, el teniente general del Ejército Federico Roncali Ceruti, como fuerzas auxiliares del ejército regular allí desplegado. *Manual de instrucción militar y reglamento comentado para el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta del Diario del Ejército, La Habana, 1892, pp. 6-7.

(17) Cuya formación se autorizó mediante edicto de la sección política de la secretaría del gobierno general de Filipinas el 30 de agosto de 1896. *Gaceta de Manila*, 31 de agosto, núm. 231, p. 966.

(18) BLANCO Y ERENAS, R.: *Memoria que al Senado dirige...*, p. 25, Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes (BVMC), disponible en <https://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc0884509>, consultado el 15 de octubre de 2022.

manteniendo el formato de sus predecesoras americanas, sería levantada con el aporte económico y el brío patriótico de los notables españoles residentes en el archipiélago, y en ella se integrarían tanto españoles de origen como «insulares»¹⁹.

La existencia, dentro del señalado cuerpo de voluntarios, de unidades de carácter naval que apoyaran a las fuerzas del Ejército regular y de la Armada destacadas al archipiélago filipino sería aún menor que en el caso de las organizadas en Cuba, a pesar de lo cual se tiene constancia de que se organizaron tres contingentes bajo el término de «Guerrillas Navales»: la «Guerrilla de San Miguel» y la «Guerrilla de San Rafael», que serían las dos primeras, y posteriormente la «Guerrilla del Casino de Manila», conocida coloquialmente como «del Casino».

Su nacimiento se produjo en los últimos días de agosto de 1896, con la clara intención de combatir la insurrección, promovida por el *Katipunan*²⁰ y dirigida por Andrés Bonifacio, que comenzó el día 25. Los cabecillas del levantamiento serían nativos residentes en diferentes barrios de Manila, Caloocan y Tambobong, quienes al día siguiente tendrían el primer enfrentamiento con efectivos de la Guardia Civil de esta última población, al mando del teniente Manuel Ros, así como en la de Banlac. La insurrección se extendió rápidamente y tomó fuerza en la provincia de Cavite²¹, efectuando un intento de asalto a Manila por Sampaloc el día 30²².

A los voluntarios de Manila se les dotaría de un «Reglamento Provisional del Cuerpo de Voluntarios de Filipinas». Aprobado por el ministro Azcárraga el 2 de diciembre de 1896, sería publicado en 1897²³, ya bajo el gobierno del capitán general del Ejército Camilo García de Polavieja y del Castillo Negrete. Fruto de esta nueva regulación vería la luz la Guerrilla del Casino de Manila, que sustituía a la originaria Ronda. Este reglamento provisional, en su artículo 17, y a efectos de reclutamiento de sus integrantes, exigía que

«por parte de los jefes y autoridades, la más exquisita vigilancia y el tacto más especial presidan la admisión de los individuos que han de nutrir las filas, no debiendo ingresar en él más que los que gocen de buena reputación, fama y acri-

(19) Expresión con la que se denominaba a los ciudadanos de origen español nacidos ya en Filipinas, a semejanza de «criollo», más utilizado para referirse a los de Hispanoamérica.

(20) El *Kataastaasan Kagalanggalang ng Katipunan ng mga Anak ng Bayan* (Venerable Sociedad Suprema de los Hijos del Pueblo), más conocida como *Katipunan*, fue una sociedad secreta, constituida el 7 de julio de 1892, que aglutinaría a todas las facciones nacionalistas cuyo objetivo era alcanzar la independencia a través de la lucha armada.

(21) SASTRÓN Y PIÑOL, Manuel: *La insurrección en Filipinas y guerra hispano-americana en el archipiélago*, Imprenta sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Madrid, 1901, pp. 69-70.

(22) LOZANO GUIRAO, Pilar: «Filipinas durante el mandato del general Camilo García de Polavieja», *Anales de la Universidad de Murcia (Letras)*, vol. XLI, núm. 3-4 (1983), p. 96, disponible en <https://digitum.um.es/digitum/handle/10201/12842>, consultado el 15 de octubre de 2022.

(23) EJÉRCITO Y CAPITANÍA GENERAL DE FILIPINAS: *Reglamento provisional de los Cuerpos de Voluntarios de Filipinas*, Imprenta Amigos del País, Manila, 1897.



Ilustración 1. Fotografía de Federico Solé. La 8.^a compañía del Batallón de Leales Voluntarios de Manila. *La Ilustración Española y Americana*, año XL, núm. 51, edición del 8 de noviembre de 1896

solada honradez (...) además de ser español, tener aptitud física y haber cumplido la edad de 17 años de edad, residir en la demarcación en la que se encuentre el cuerpo al que se desea pertenecer y poseer renta, ejercer oficio, industria o modo de vivir honroso o hallarse bajo la tutela de padres o parientes que le mantengan».

Es decir, el voluntario no podía suponer ninguna carga para la administración militar o el Estado, hasta el punto de que aquellos que se integrasen en un escuadrón de caballería debían tener caballo propio.

En lo que respecta a su consideración, las fuerzas de voluntarios serían cuerpos auxiliares del Ejército, con dependencia directa del capitán general del Filipinas (arts. 2 y 3). Estarían sujetas a las ordenanzas militares, siéndoles de aplicación, por tanto, el fuero militar, aunque discriminando su aplicación para algunos delitos si no existía estado de guerra (art. 121). Caso de haberse declarado este, a sus miembros les sería computable su tiempo de servicio a efectos de derechos pasivos (art. 128), y se les reconocía el disfrute de los haberes, gratificaciones, ventajas y recompensas señaladas para los componentes de las Milicias Disciplinadas (artículo 137)²⁴.

En cuanto a la uniformidad, y a diferencia del Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba, en el de Filipinas aquella debía diferenciarse claramente de la reglamentaria en el Ejército, pero «asimilándose a ell[a] lo más posible» (art. 32).

(24) A pesar de lo anterior, finalizada la guerra contra Estados Unidos, los voluntarios no serían incluidos en el acuerdo de paz suscrito con este país, lo que les impediría gozar del derecho de repatriación a España a costa del gobierno estadounidense, en contraste con los miembros de las tropas regulares y de la administración civil en Filipinas.

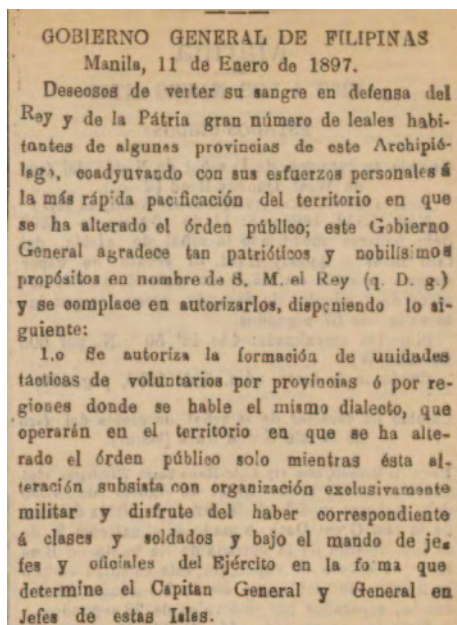


Ilustración 2. Decreto de 11 de enero de 1897. *Gaceta de Manila*, núm 12 del 12 de enero 1897

Con respecto a la organización y composición de las fuerzas, el reglamento contemplaba la creación de unidades tácticas, pero circunscritas exclusivamente a las armas de Infantería y Caballería (art. 5). El número máximo de efectivos de una compañía se fijaba en 192, puntualizando que, cuando el cómputo de voluntarios fuese inferior a 48 hombres, solo podría constituirse en sección (art. 7).

Aunque, según lo estipulado inicialmente, los voluntarios de Manila se formaron como fuerzas de infantería, seguidamente parte de los efectivos del referido batallón «se constituyeron en una guerrilla naval [San Miguel], a bordo de una lancha de vapor de su propiedad, que prestó extraordinarios y valiosos servicios en la bahía [de Manila], en el río [Pasig] y en la laguna de Bay, organizándose más tarde otra [San Rafael] en igual forma y condiciones y también con excelente resultado»²⁵.

Sastrón y Piñol añade al respecto que

«la de San Miguel, que se organizó inmediatamente, y la de San Rafael después (...), dotadas de excelente material naval y terrestre, tanto por mar y aguas de los ríos y lagunas navegables, cuanto por tierra, prestaron señalados heroicos servicios, vigilando zonas insurrectas en las que libraron rudos combates. El Casino creó también una ronda que prestó arriesgadísimos servicios, y una guerrilla después»²⁶.

Posteriormente, el general Polavieja, tras ocupar el cargo de gobernador general de Filipinas el 8 de diciembre de 1896, reorganizó el ejército de operaciones en la isla de Luzón, y procedió a constituir por decreto nuevos batallones de infantería y algún escuadrón de caballería en las provincias de etnia no tagala, todos ellos integrados por voluntarios indígenas²⁷. En la misma disposición autorizó la formación de «unidades tácticas de voluntarios por provincias o por regiones donde se hablase el mismo dialecto, que opera-

(25) BLANCO Y ERENAS: *Memoria que al Senado dirige...*, pp. 88-89.

(26) SASTRÓN Y PIÑOL, M.: *La insurrección en Filipinas...*, p.73.

(27) Decreto del capitán general de Filipinas de 11 de enero de 1897. *Gaceta de Manila*, 12 de enero de 1897, núm. 12, pp. 1-2.

rán en el territorio en que se ha alterado el orden público solo mientras esta alteración subsista con organización exclusivamente militar» (art. 1). El número total de alistados ascendería a unos 2.300²⁸. Con la nueva dirección de las fuerzas por parte de Polavieja, y en virtud de las acciones que este planificó y acometió, se logró sofocar la rebelión –pero no el movimiento independentista– tras una importante campaña que duró del 15 de febrero al 7 de abril de 1897, y en cuyo desarrollo inicial participarían efectivos de las guerrillas navales.

Problemas de salud, sin embargo, obligarían al relevo del citado general, que fue sustituido por el capitán general del Ejército Fernando Primo de Rivera y Sobremonte, quien llegaría a Manila ese mismo abril. Bajo su mandato se consiguió terminar con los últimos focos tagalos de resistencia en Luzón, hostigando a los insurrectos hacia el interior de la isla, pero nunca se lograría llegar a una paz definitiva, pese a la firma del «Acuerdo de Biac-Na-Bato»²⁹ en diciembre de ese año.

Las guerrillas navales del Cuerpo de Voluntarios de Filipinas durante la insurrección tagala (noviembre 1896-febrero 1897): acciones y hechos

Aunque el genitivo «de Filipinas» podría inducirnos a error y llevarnos pensar que se instauraron en diversos puntos del archipiélago, su formación se circunscribió a la ciudad de Manila, aunque su radio de acción se ampliaría algo al participar en acciones en localidades y lugares de provincias limítrofes como Cavite y Bulacán.

Como ya hemos dicho, el Reglamento Provisional de los Cuerpos de Voluntarios de Filipinas, en línea con sus homónimos cubanos (1892), nada menciona (ni aun implícitamente) sobre la organización de unidades de Infantería de Marina o con funciones o misiones asimiladas a esta. Por esta razón, el sobrenombre dado a las unidades que en mayor o menor medida cumplían con esos parámetros fue el de guerrillas navales.

Sus historiales, o han desaparecido, o simplemente no existieron, pero las crónicas de guerra publicadas en diferentes diarios españoles y filipinos de la época, así como las referencias a ellas en alguna obra sobre la campaña de Filipinas, nos han permitido conocer no solo la participación de las guerrillas navales en determinadas acciones, sino también que intervinieron conjunta-

(28) «Quinientos constituían el llamado batallón de Ilongos, quinientos eran de Albay y setecientos cuarenta y cinco ilocanos de las provincias de Ilocos Norte, Sur, Unión y Abra. De estos presentaban montados ciento veintiocho. Unos cuatrocientos eran de Isabela y Cagayan. También había una guerrilla de Macabebe». LOZANO GUIRAO, P.: «Filipinas durante el mandato...», p. 111.

(29) Firmado en la población que le da nombre entre el líder tagalo Emilio Aguinaldo y una representación del capitán general Primo de Rivera. El acuerdo se llevó a cabo mediante la interlocución del abogado filipino Pedro Alejandro Paterno y Devera-Ignacio, quien fungió como intermediario entre ambas partes, e incluía el exilio de Aguinaldo a Hong Kong.

mente en varias de ellas (principalmente las de San Miguel y San Rafael) como un componente más de las fuerzas regulares y asumiendo el papel propio de la Infantería de Marina.

Guerrilla Naval de Voluntarios de San Miguel

Sería la primera en constituirse. Se formó a finales de agosto de 1896, principalmente con personal de la administración civil de Manila. Debe su nombre al barrio de San Miguel de esta ciudad. Su fundador y primer capitán fue Carlos Peñaranda y Escudero³⁰, quien mantuvo una estrecha amistad con el contralmirante Patricio Montojo y Pasarón, comandante general del apostadero de Filipinas entre enero de 1897 y septiembre de 1898. Su misión principal fue la vigilancia y protección de la desembocadura del río Pasig, para lo que contaba con una lancha de vapor³¹.

Por sus cometidos actuó como fuerza auxiliar tanto de las fuerzas del Ejército como de las tropas regulares del Cuerpo de Infantería de Marina desplazadas desde la metrópoli, y llegó a efectuar algún desembarco. Su «Reglamento para la organización y Régimen de la Guerrilla de San Miguel» sería aprobado por el gobernador general de Filipinas el 19 de septiembre de 1896³².

Su primera acción conocida se desarrolló en la provincia de Bulacán, junto a la Guerrilla de San Rafael, siendo esta intervención conjunta de ambas la primera de la que se tiene conocimiento. Su cometido fue apoyar a una columna del Ejército al mando del comandante Francisco López Arteaga³³. La

(30) Poeta lírico sevillano que desempeñó importantes cargos en la administración de Puerto Rico, Cuba y Filipinas. En 1903 era inspector de Hacienda en Madrid. Como periodista, fue redactor de la revista *Gente Vieja* y colaborador de los diarios *La Ilustración Española y Americana* y *El Noticiero de Manila*. OSSORIO BERNARD, Manuel: *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Imprenta y Litografía de J. Palacios, Madrid, 1903, p. 338. Fue también autor de la obra *Ante la opinión y ante la historia. El almirante Montojo* (Librería de Fernando Fe, Madrid, 1900), en la que defendería la actuación del contralmirante durante la batalla naval de Cavite.

(31) De nombre *Holfast*, había sido adquirida por los propios integrantes de la guerrilla, aunque para el desempeño de sus misiones estos también embarcarían en la lancha cañonera *Conchita*, la cual, según se recoge del testimonio de algunas crónicas periodísticas de la época, sería asaltada y robada a finales de 1897: «El 1 de enero [de 1898] se presentó [en Imus] la dotación de la lancha cañonera *Conchita* que prestaba sus servicios en la laguna de Bombon, diciendo que una partida de tulinanes les había sorprendido y secuestrado. La lancha desapareció y con ella el armamento de la dotación y un cañoncito que la guarnecía». Diario *Las Provincias* (ed. de Valencia), año XXXIII, núm. 11.485, 4 de febrero de 1898, p. 1.

(32) O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «El Cuerpo de Infantería de Marina, cuestionado y reorganizado a finales de siglo», *XVI Jornadas de Historia Marítima: «Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898)»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Cultura e Historia Naval, núm. 30 (octubre 1997), p. 166.

(33) Comandante de Infantería del Ejército. Nacido en mayo de 1856 en la localidad de Almansa (Albacete), tras salir como alférez en 1875, integrado en el Ejército del Norte participaría en la Tercera Guerra Carlista, durante la que sería ascendido al empleo de teniente. Finali-

Guerrilla de San Miguel participó con dos lanchas y diecinueve hombres, y la de San Rafael lo hizo a bordo del vapor *Napindan*³⁴, buque con el que operaba.

En la crónica relativa a la referida acción que publicaron diferentes diarios nacionales se señala:

«A las nueve de la noche del día 19 de noviembre, salieron 19 individuos de la guerrilla de San Miguel a bordo de la lancha *Conchita*, remolcada por el *Holfast*, que llegó a las once de la noche a la desembocadura del río Tastit. Desde allí el vapor se dirigió a Bulacán a recoger al comandante Arteaga y a su fuerza, que llegaron poco después a bordo de varios cascos y barcas, remolcados por el *Holfast*. A las doce llegaba a dicho sitio el *Napindan* con la guerrilla de San Rafael.

Poco después de las cuatro de la madrugada emprendieron el ascenso por el río, llegando al poco rato a la cercanía del barrio de Pamarauang, donde desembarcó la mitad de la fuerza de Arteaga y algunos individuos de ambas guerrillas (...) se dirigieron al barrio, distante unos dos kilómetros, siendo recibidos a tiros por los insurrectos. El comandante Arteaga ordenó que se continuara la marcha hacia San Rafael, pero en vista de que en el barrio de Maente había muchísima gente, se reconcentró toda la fuerza hacia dicho barrio, el cual se tomó a las siete y media de la mañana, haciéndole a los insurrectos unos sesenta muertos.

De allí pasó la fuerza al barrio de San Rafael de Paombong (...) disparando algunos cañonazos [desde el cañonero *Napindan*] que fueron contestados por un falconete.

Se saltó a tierra y a tiros se tomó el barrio con muy poca resistencia por parte de los rebeldes que, embarcando en diferentes barcas, se dieron a la fuga»³⁵.

Sastrón y Piñol señala que, en dicha acción, como oficiales de la Guerrilla de San Miguel combatieron el magistrado de la Audiencia Territorial de Mani-

zado el conflicto, en 1876 se le destinó a Cuba, de donde regresaría a la Península en 1878, ya con el empleo de capitán. Destinado en 1882 a Filipinas, permaneció allí ocho años, durante los que participó en la sofocación de la provincia de Antique (Bisayas Occidentales), para regresar a España en 1890. En 1892 retornó a Filipinas (Mindanao), donde se encontraba al iniciarse la rebelión tagala, en cuyo sofocamiento participó activamente. Ascendido a comandante por méritos de guerra, pasó como 2.º jefe al Regimiento Magallanes n.º 70. En agosto de 1896, el capitán general de Filipinas le encomendaría acabar con la rebelión en Nueva Écija, y tras pacificar esta provincia pasaría, con los mismos cometidos, a la de Bulacán. Por su comportamiento durante la acción de San Rafael de Bulacán sería ascendido a teniente coronel y se le nombraría gobernador de la provincia. Participó en la acción de Cacanán de Sile y obtuvo el ascenso a coronel el 1 de enero de 1897 (semanario ilustrado *El Adelantado Cacerense*, año 1, núm. 1, 19 de agosto de 1897, p. 4, «Héroes de Filipinas»). Este último año se le entregaría el mando del Regimiento de Infantería Cuba n.º 65, por lo que pasaría a dicha isla (*Anuario militar de España*, Imprenta y Litografía del Depósito de la Guerra, Madrid, 1898, p. 820). Desconocemos si llegó a incorporarse a su destino ya que, mermada su salud por haber contraído las fiebres amarillas, morirá ese año, y ya no figura en el *Anuario militar de España* de 1899.

(34) Buque propiedad de la naviera Ynchausti y C.^{ía}, que la pondría al servicio de la capitánía general de Filipinas.

(35) Diario *La Rioja*, año VIII, núm. 2423, 27 de diciembre de 1896, p. 2.

la Alberto Ripoll de Castro³⁶ y el médico titular de la ciudad Roberto Rodríguez Bériz, así como el abogado Alfredo Chicote Beltrán³⁷, quien fuera teniente abanderado de dicha guerrilla y, posteriormente, capitán y comandante accidental de la misma, entre otros (Farfante³⁸, Céspedes³⁹, Olivella, Suárez, Guivelondo⁴⁰, Torres, Fuentes, Ritcher, Aurteneche, Vicente, Barredo, Cocoliú, Bueso, Blanco, Escalera⁴¹, Toral⁴², Ampuero y Conde⁴³). Por parte de la de San Rafael lo hicieron Ricardo Ricafort Sánchez⁴⁴ y otro de apellido Felez⁴⁵.

Su segunda intervención sucedió el 29 de noviembre de 1896:

«En la isla de Talun se ha presentado partida numerosa, fue rechazada el 29 [de noviembre] por fuerzas del Regimiento 70.º, de la Guardia Civil, de cazadores y de la Guerrilla Naval de San Miguel, causando 40 muertos y muchos heridos, dispersando el resto»⁴⁶.

(36) Fiscal de la Audiencia de lo Criminal de Vigán (1896), ciudad de la provincia de Ilocos Sur. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1896*, Imprenta Chofré y Comp., Manila, 1896, p. 601, se puede consultar en Biblioteca Digital AECID, colección Biblioteca Hispánica.

(37) Licenciado en Derecho, ejercía la abogacía en Manila, donde era también juez de paz en el barrio de Quiondo. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1898*, pp. 637 y 779, se puede consultar en Biblioteca Digital AECID, colección Biblioteca Hispánica.

(38) Ildefonso Farfante Lima, 2.º teniente de la escala de reserva del arma de Infantería, núm. escalafón 1328 (*Anuario militar de España* de 1897, Imprenta del Depósito de la Guerra, Madrid, p. 686). Destacado en la toma de Pérez Dasmariñas al mando de una sección del Regimiento 74, caería gravemente herido en la toma de Salitrán y trincheras de Anabó (8 de marzo de 1897), siendo ayudante del general Antonio Zabala y Gallardo, quien moriría en la acción. MONTEVERDE SEDANO, Federico: *Campaña de Filipinas. La División Lachambre*, Librería de Hernando y Compañía, Madrid, 1897, pp. 273 y 338.

(39) Gonzalo Céspedes, diputado 4.º del Colegio de Abogados de Manila. *Guía Oficial de las islas Filipinas para 1896*, p. 419.

(40) Nicolás de Guivelondo y Mendezona, según consta en la real auxiliatoria que se le concede para ejercer la abogacía en Filipinas, mediante RO publicada en la *Gaceta de Madrid*, 21 de enero de 1898, núm. 21, p. 220.

(41) Francisco de la Escalera y Cabezas, auxiliar oficial de la sección de estadística del Ayuntamiento de Manila. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1896*, p. 357.

(42) Uno de los dos hermanos Toral Sagristá que integraron dicha guerrilla. José, natural de Andújar (Jaén), fue abogado, periodista y poeta. Estaba casado con Carolina Peñaranda Fernández, hija del capitán de la Guerrilla de San Miguel, Carlos Peñaranda Escudero. Tras la pérdida de Filipinas ejerció como notario en Madrid (diario *Ahora*, año VI, núm. 1297, 21 de febrero de 1935, p. 12); por su parte, Juan fue oficial de 4.ª clase en el gobierno civil de Manila (*Gaceta de Manila*, año XXXI, núm. 116, 26 de abril de 1892).

(43) José Conde, redactor del diario *El Comercio* que firmaba bajo el seudónimo de «Pepe Verdades». ARTIGAS Y CUERVA, Manuel: *Los periódicos filipinos: la más completa bibliografía publicada hasta la fecha acerca de los papeles públicos filipinos*, Biblioteca Nacional Filipina, Manila, 1909, p. 114, disponible en <https://archive.org/details/arb8044.0001.001.umich.edu>, consultado el 26 de octubre de 2022.

(44) Magistrado de la Sala de lo Criminal de la Audiencia Territorial de Manila. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1896*, p. 417.

(45) Joaquín Felez, magistrado del tribunal local de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Manila. *Ibidem*, p. 367.

(46) *Diario de Murcia*, año XVIII, núm. 7175, 4 de diciembre de 1896, p. 1.

Por su parte, Sastrón y Piñol ubica esa misma acción en el lugar conocido como Talim (isla del interior de la laguna de Bay), añadiendo que la Guerrilla de San Miguel, como dotación del vapor *Orani*, se incorporó a las acciones que venían efectuando, en diversos lugares de la zona y desde días antes, efectivos del Batallón Expedicionario de Cazadores n.º 1. Esta unidad, al mando del comandante López, se batió en las estribaciones del Susun, donde causó a los insurrectos del *Katipunan* las bajas mencionadas. El comandante de dicha guerrilla, Ripoll de Castro, recibió un muy expresivo telegrama de felicitación del comandante general de la provincia de La Laguna, remitido desde Calamba⁴⁷.



Ilustración 3. Carlos Peñaranda Escudero, fundador de la Guerrilla de San Miguel, con el uniforme de la misma. *Campaña de Filipinas. La División Lachambre*

Con el fin de evitar la propagación de la insurrección tagala hacia las provincias limítrofes a Cavite, Polavieja, ya como gobernador general de Filipinas, reforzó la línea defensiva establecida entre Las Piñas y el río Pasig, al sur de la capital. Esta decisión se complementó con la vigilancia de la bahía de Manila ejercida por diversos cañoneros, lanchas artilladas y guardacostas, misión a la que se destinó a elementos de esta guerrilla⁴⁸.

A partir de enero de 1897 se inician los preparativos para la ofensiva final contra la provincia de Cavite, en cuyas localidades de Noveleta, Imus, Bacoor, Silang, San Francisco de Malabón y Paliparang, entre otras, se habían reagrupado los rebeldes huidos de Bulacán. A tal efecto se organiza la denominada «División Lachambre», cuya misión era cortar las comunicaciones con las provincias limítrofes de La Laguna, Batangas y Manila, y acabar con los insurrectos. En dicha campaña, iniciada el 15 de febrero, la guerrilla de San Miguel participaría en el ataque a Munting-Ilog y en la toma de las trincheras existentes en el río Malaquing-Ilog y el pueblo de Silang, acontecida el día 16. También intervendría en el posterior avance sobre Imus. En ambas acciones combatió al mando de su fundador, el capitán Peñaranda, mientras que el

(47) SASTRÓN Y PIÑOL, M.: *La insurrección de Filipinas...*, p. 150.

(48) *Diario de Burgos*, año VII, núm. 1780, 4 de enero de 1897, p. 2, «Una lancha artillada, la Guerrilla de San Miguel, el guardacostas *Orani* y un cañonero guardan la línea de Cavite a Ternate».



Ilustración 4. Efectivos de la Guerrilla de San Miguel tras la toma de Silang (febrero 1897). En la misma se observa a dos individuos (fila de pie, primero por la derecha, y fila sentada primero por la izquierda) portando galones de cabo propios de la época en el Cuerpo de Infantería de Marina. *Campaña de Filipinas. La División Lachambre*

comandante Ripoll se desempeñaba como ayudante de campo honorario del general Lachambre. Por otra parte, una sección de la citada guerrilla, comandada por el teniente Salvador Chofré⁴⁹, daba escolta al general Lachambre desde que las fuerzas iniciaran la marcha en Calambá⁵⁰.

La dureza de la toma de Silang queda inmortalizada por Monteverde y Sedano en su obra, en la que, citando al capitán Peñaranda, señala:

«A pesar del tiempo transcurrido (...) pasan ante las pupilas las imágenes de aquel día solemne, memorable, en que correctamente formados en la espaciosa plazoleta, con sus uniformes desgarrados, manchados de sangre y de barro, un batallón del 74, otro de cazadores, la guerrilla de voluntarios de San Miguel y los cuarteles generales de la división y brigadas, rompe la música del 74 los majestuosos acordes de la Marcha Real, presentan sus sables generales, jefes y oficiales, los soldados sus armas, y por una ojiva, descarnada a fuerza de balazos, asoma la española enseña; aún repercuten en los oídos los delirantes vivas a España, al rey,

(49) Salvador Chofré y Olea, importante comerciante de Manila que representaba al ramo en la junta de aranceles de la Casa de la Moneda de Manila. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1896*, p. 470.

(50) MONTEVERDE SEDANO, F.: *Campaña de Filipinas*, p. 177.

al general en jefe, al general Lachambre, a los generales Corneu y Marina, por millares de soldados ebrios de entusiasmo delirante»⁵¹.

El día 19 se consiguió acabar con los focos rebeldes en Cavite. La guerrilla de San Miguel recibió órdenes del general Lachambre de regresar a Manila. Allí volvería a prestar su antigua misión de vigilancia en la desembocadura del río Pasig y la bahía de Manila, a la que se añadió su participación en la evacuación y escolta de convoyes de heridos y enfermos de las fuerzas del Ejército que permanecían en campaña, para lo que empleó su lancha.

Por breves notas de carácter social o informativo, y determinados artículos publicados en diferentes diarios españoles de la época, podemos conocer el nombre de otros oficiales de esta guerrilla: el comandante Rafael Morales⁵², a quien se concedería un año de licencia por enfermedad, a disfrutar en la metrópoli⁵³; y los tenientes Elías Pérez Acosta⁵⁴, Francisco Romero González⁵⁵, Félix Murugarren San Juan⁵⁶, José Manuel Hernández de las Casas⁵⁷ y Domingo Sánchez y Sánchez⁵⁸.

Una relación más completa de oficiales, clases de tropa, voluntarios y sanitarios de esta guerrilla se puede consultar en el *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra* de 9 de julio de 1897 (núm. 150), con motivo de la concesión de recompensas por «los valiosos servicios prestados durante la actual insurrección hasta la citada fecha de 13 de abril del corriente año». En esa edición se recoge la concesión de la Cruz de 1.ª clase del Mérito Militar (distintivo rojo) al capitán Trinidad Pardo de Tavera⁵⁹, y de 43 cruces de plata del Mérito Militar, con idéntico distintivo, al resto de los reseñados.

(51) *Ibídem*, p. 222.

(52) Oficial de 1.ª del centro de estadística de la junta administradora del material de escuelas de la gobernación de Manila. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1897*, se puede consultar en la Biblioteca Digital AECID, colección Biblioteca Hispánica.

(53) *La Correspondencia Militar*, año XXI, núm. 6053, 11 de diciembre de 1897, p. 3.

(54) *La Rioja*, año IX, núm. 2583, 4 de julio de 1897, p. 2.

(55) Al que sería concedida la Medalla al Mérito Naval con distintivo rojo. *Heraldo de Madrid*, año XI, núm. 3408, 11 de marzo de 1900, p. 2.

(56) Director de un colegio en Manila y del diario *La Unión Ibérica*. Diario *El Áncora*, año XV, núm. 4241, p. 2. A dicho oficial le sería concedida la Medalla al Mérito Naval con distintivo rojo. Diario *El País*, año XIII, núm. 4295, 13 de abril de 1899, p. 2.

(57) Diario *La Opinión* (Santa Cruz de Tenerife), año XX, núm. 2207, 1 de diciembre de 1899, p. 3.

(58) Doctor en Ciencias Naturales y en Medicina, fue colector zoológico de la Inspección de Montes de Filipinas y fundador del Museo de Historia Natural de Manila, entre otros cargos. Tras su repatriación sería profesor de la Escuela Superior de Artes y Oficios de Madrid y subdirector del Instituto Ramón y Cajal, a cuyo frente se hallaba el célebre premio Nobel. *Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, t. LXXXV, núm. 7-9 (1949), Madrid, 404-410.

(59) Trinidad Hermenegildo José Pardo de Tavera y Gorrincho, español insular nacido en Manila, ejerció la medicina en dicha ciudad, donde tenía su consulta en Malacañang 31 (*Guía oficial de las islas Filipinas para 1896*, p. 216). Fue promotor y director del diario *La Democracia* («poco proclive a la cultura española y principal órgano de difusión pro norteamericano») y cofundador del Partido Liberal durante la dominación estadounidense del archipiélago. CHECA GODOY, Antonio: «La prensa filipina en español entre dos guerras (1899-1941)», *Revis-*

Entre febrero de 1897 y el reinicio de las hostilidades tagalas en mayo de 1898 –con la intervención de Estados Unidos en el conflicto– existe un vacío de noticias o referencias sobre esta guerrilla.

Guerrilla Naval de Voluntarios de San Rafael

La fecha exacta de su constitución es desconocida, pero está acotada entre agosto y octubre de 1896. Fue su impulsor y capitán Rafael de Ynchausti González⁶⁰, hijo de José Joaquín de Ynchausti y Gurruchategui, propietario de la naviera Ynchausti y Compañía⁶¹, quien pondría sus vapores al servicio de las tropas españolas en Filipinas para su transporte entre islas y el control de la bahía de Manila entre Batán y Bulacán⁶². Dicha guerrilla debe su nombre a una parroquia de la ciudad de Manila, conformada por españoles peninsulares bien posicionados en el comercio y la banca de Manila⁶³.

Coexistió con las guerrillas de San Miguel y del Casino, con las participó en distintas acciones. Con la primera de ellas lo haría en la ya citada acción de San Rafael de Bulacán (29 noviembre 1896), límite con Manila, culminada la cual sus efectivos embarcaron de nuevo en el *Napindan*. El vapor se ocuparía acto seguido de remolcar a las unidades menores en que iban embarcados los efectivos del Ejército, para regresar después a Manila. También actuaría en las posteriores operaciones en Cavite, donde se concentraron los sublevados tras la eliminación de los núcleos rebeldes de Bulacán.

Su primera acción conocida se desarrollaría unos días antes de la de San Rafael de Bulacán, concretamente el 7 de noviembre. Ese día participó en el ataque a la localidad de Noveleta, dentro de las operaciones para tratar de recuperar diversas plazas tras el desastre en Imus, que daría lugar a la pérdida de esta población y de la provincia de Cavite a manos del *Katipunan*. En esta coyuntura, el día 10, «a cosa de las diez y media llegó cerca de la trinchera el vapor *Napindan*, con parte de la guerrilla voluntaria de San Rafael y un padre dominico»⁶⁴.

La figura de un miembro de los dominicos en la guerrilla de San Rafael aparece en diversos artículos y, aun sin haber podido identificarlo fuera de

ta Internacional de Historia de la Comunicación, núm. 4, vol. 1 (2015), Asociación de Historiadores de la Comunicación, Universidad de Sevilla, 22-51, pp. 26 y 33, disponible en <https://revistascientificas.us.es/index.php/RiHC/article/view/6265>, consultado el 30 de noviembre de 2022.

(60) *El Áncora*, año XII, núm. 3560, 23 de diciembre de 1896, p. 2.

(61) BORJA, Marciano R. de: *Los vascos en Filipinas*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco (Colección Urazandi), Vitoria, 2014, p. 211.

(62) DONOSO JIMÉNEZ, Isaac, y JAÉN TOMÁS, Aarón: *Crónicas de Santiago Mataix sobre la revolución filipina y la muerte de José Rizal*, Ayuntamiento de Alcoy (Biblioteca Alcoyana de Humanidades), 2018, p. 94.

(63) *Diario de Córdoba*, año XLVIII, núm. 13.634, 14 de enero de 1897, p. 1.

(64) *Diario La Época*, año XLVIII, núm. 16.717, 17 de diciembre de 1896, p. 2.

toda duda, podría tratarse de fray Lorenzo García Sempere, catedrático de la Universidad de Manila y capellán de la misma⁶⁵.

Durante el expresado contrataque, ya el 16 de noviembre, la guerrilla, efectuando

«un reconocimiento sobre las costas de los pueblos de Noveleta y Rosario (Cavite) en el vapor *Napindan*, hizo tan certeros disparos que ardió por tres puntos distintos el caserío de Nipa de Rosario (...) Al regresar la guerrilla, los rebeldes de Bacoor hicieron algunos disparos de fusil que contestaron los guerrilleros españoles hasta desbandar a los malvados, entre los que hicieron bajas»⁶⁶.



Ilustración 5. Vapor *Napindan*. Fotografía de H.C. White Co. Library of Congress USA

Seguidamente, elementos de dicha guerrilla naval, al mando de su capitán, participarían en los combates de la provincia de Cavite del mes de diciembre, tras el desastre del mes anterior en el intento de tomar Noveleta:

«... poco después, la de San Rafael, mandada por Inchausti, su capitán, se batía en Bacoor practicando reconocimiento sobre la costa. Atacáronla los rebeldes, y se defendió aquella briosamente; los disparos de los guerrilleros con sus fusiles y la ametralladora que montaba el *Napindan* deshicieron una gran trinchera y causaron grandes destrozos en la casa convento, por los insurrectos ocupada»⁶⁷.

Sobre su participación en las acciones llevadas a cabo en la citada provincia durante febrero y marzo de 1897 poco se sabe, aunque hay constancia de su presencia en ellas, concretamente en la reconquista de Bacoor, acaecida el 26 de marzo, cuando la columna del general Vicente Ruiz Sarralde, a la vanguardia de las tropas, penetró en dicha población:

«Llegaba la punta [de la vanguardia] a la vista del pueblo, cuando divisa en su torre [de la iglesia] una bandera blanca y casi en los mismos instantes pasan silbando sobre sus cabezas algunas balas.

Al poco el lienzo blanco es sustituido por nuestra hermosa bandera, adelantando entonces con paso más vivo la punta hasta llegar a un puentecillo colocado

(65) Diario *El Correo Español*, año IX, núm. 2488, 15 de diciembre de 1896, p. 1.

(66) *Diario de Córdoba*, m. ed., p. 1.

(67) SASTRÓN Y PIÑOL: *La insurrección de Filipinas...*, p. 73.

sobre el canal de las marismas, hacia donde vienen corriendo desde el pueblo varios oficiales de Marina y voluntarios de la Guerrilla de San Rafael»⁶⁸.

Debido a la falta de más menciones de esta guerrilla por parte de Monteverde y Sedano, durante la campaña para la reconquista de la provincia de Cavite y como integrada en la División Lachambre –salvo en el caso referido y al contrario de las diversas reseñas sobre la de San Miguel–, presuponemos que no participó en el planteamiento terrestre de la misma, aunque iba embarcada al menos en un vapor, ya que el citado autor prosigue en su relato:

«En previsión del avance de la división, el comandante general de la Escuadra había ordenado que una lancha de vapor con los oficiales del *Cebú*, teniente de navío Núñez y alféreces Boado, Carranza y Castro, condujese a aquellas inmediaciones el tren de puente preparado para el paso del río, y estos oficiales, muy cerca de la costa, observando que no se les hacían los acostumbrados disparos desde las trincheras, como tampoco viesan a persona alguna en el pueblo, desembarcaron con sus marineros y los guerrilleros citados, asaltando el parapeto, al mismo tiempo que lo hacía por el otro lado del caserío un teniente al frente de una sección de Voluntarios de Cagayán»⁶⁹.

Según una crónica publicada en *El Correo Militar*⁷⁰, por dicha actuación serían concedidas sendas cruces del Mérito Militar de 1.ª clase, con distintivo rojo, a los tenientes de dicha guerrilla Juan García Vázquez⁷¹, Ángel Tapia⁷², Fernando Rivera⁷³ y Nicolás Lillo⁷⁴, y al médico Luis Olivares.

Otra de las misiones de esta guerrilla sería la de servir de enlace entre la comandancia general de Marina y la Escuadra, a modo de vapor correo, transportando los correspondientes partes⁷⁵.

Al igual que la guerrilla de San Rafael, la de San Rafael, con su vapor *Napindan*, efectuaría el traslado a Manila de soldados heridos en las operaciones llevadas a cabo en la provincia de Cavite a principios de 1897. Concretamente, y que se tenga noticia, las correspondientes a las bajas producidas en los combates durante la toma de Silang⁷⁶. Con ellos vendría el entonces 2.º teniente José Millán Astray, en esos momentos destinado en el Batallón de

(68) MONTEVERDE SEDANO, F.: *Campaña de Filipinas*, p. 496.

(69) *Ibidem*, pp. 496-497.

(70) *El Correo Militar*, año XXIX, núm. 6553, 9 de septiembre de 1897, p. 2.

(71) Inspector del Departamento de Hacienda de la Administración Central de Filipinas. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1897*, p. 449.

(72) Magistrado suplente de la Sala de lo Criminal de la Audiencia Territorial de Manila. *Ibidem*, p. 402.

(73) Fernando Rivera y Rigay, jefe de negociado de 3.ª clase del Departamento de Hacienda de la Administración Central de Filipinas. *Ibidem*, p. 450.

(74) Nicolás Lillo y Roda, consejero del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Manila y presidente de la Sala de lo Civil de la Audiencia Territorial de la ciudad. *Ibidem*, pp. 400 y 402.

(75) *El Correo Español*, año X, núm. 2527, 3 de febrero de 1897, p. 1.

(76) Diario *El Imparcial*, año XXXI, núm. 10.707, edición del 21 de febrero de 1897, p. 2; Diario *La Opinión* (Tarragona), año XXIII, núm. 46, edición del 23 de febrero de 1897, p. 1.



Ilustración 6. Iglesia y convento de Bacoor tras la reconquista de la población (febrero 1897).
Campaña de Filipinas. La División Lachambre

Cazadores n.º 4, según recoge un periódico de la época: «UNOS HEROES = A Manila ha llegado la guerrilla de San Rafael que tan heroicamente luchó días pasados en el que fue herido el subteniente Millán Astray, hijo del jefe de policía de la Corte del mismo apellido»⁷⁷.

Esta misión continuaría hasta el fin de las operaciones en la provincia de Cavite, según se desprende de la orden general de la capitanía general de Filipinas de 12 de abril de 1897, en virtud de la cual el general Polavieja disolvió la División Lachambre, dando una nueva organización al ejército de operaciones en la isla de Luzón, y eliminó a su vez las comandancias generales de las provincias de La Laguna, Batangas y Tayabas. En los últimos párrafos de la misma se concretaba:

«La evacuación de enfermos o heridos de las fuerzas de Cavite y Manila se efectuará con las tres gabarras-hospitales cedidas por la Compañía Transatlántica y obras del puerto. Diariamente saldrá de esta capital una gabarra remolcada por una de las lanchas de las guerrillas o de las obras del puerto, ajustándose al turno establecido, y fondeará sucesivamente en Santa Cruz, Binacayán y Parañaque, donde han de acudir los enfermos y heridos que hayan de evacuarse»⁷⁸.

(77) *La Libertad* (diario de Vitoria), año VIII, núm. 2160, 22 de febrero de 1897, p. 2.

(78) MONTEVERDE SEDANO, F.: *Campaña de Filipinas*, p. 588.

También, y dentro del ámbito protocolario, conocemos la participación de esta guerrilla –y la de San Miguel– en los actos de despedida del capitán general Ramón Blanco Erenas como gobernador general de Filipinas, tanto en los oficiados en el Palacio de Malacañang –residencia oficial de los gobernadores desde 1863, cuando un terremoto destruyera el anterior Palacio de los Gobernadores– como dándole escolta y acompañamiento hasta el vapor *León XIII*, buque en el que el citado capitán general regresaría a España el 20 de diciembre de 1896⁷⁹.

Al igual que acontece con la de San Miguel, tras la retirada de los tagalos derrotados hacia el interior de la isla de Luzón, repentinamente se deja de tener noticias sobre esta guerrilla; y, a diferencia de aquella, no se han encontrado nuevas menciones de la San Rafael, ni siquiera tras la reanudación de hostilidades en mayo de 1898.

Guerrilla Naval de Voluntarios del Casino

Su creación supuso la natural desaparición de la primigenia Ronda del Casino de Manila, a la que sustituyó. Es sin duda la guerrilla menos referenciada en la primera parte del conflicto insurreccional, pero esto no indica necesariamente que su actividad fuese poca. Su fundador sería Rafael Comenge Dalmau⁸⁰, en ese momento fiscal del Tribunal de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Territorial de Manila, asesor letrado del consejo de administración del gobierno general de Filipinas⁸¹ y presidente del Casino Español en dicha ciudad. Esta última institución, mediante colectas y campañas de donativos populares, conseguiría adquirir un hospital de campaña para las fuerzas españolas, ayudar económicamente a las viudas y huérfanos de los oficiales caídos en combate, o comprar un tren sanitario, entre otros recursos⁸².

Su nombre se debe a que su creación y organización fue obra del Casino Español, que la dotó de vestuario y pertrechos, y llegó a adquirir una lancha de vapor artillada, la *Marquesa de Polavieja* –que luego pasaría a denominarse *España*⁸³–, destinada principalmente a vigilar la laguna de Taal junto a otra lancha de nombre *Leónidas Uría*.

La primera referencia encontrada sobre la participación en campaña de elementos de esta guerrilla se corresponde con los preparativos de la toma de

(79) SASTRÓN Y PIÑOL: *La insurrección en Filipinas...*, p. 169.

(80) Natural de Alberic (Valencia). Doctor en Derecho y en Filosofía y Letras por las universidades de Valencia y Madrid. Fue diputado en Cortes en dos ocasiones (1891 y 1916) y gobernador civil de Valencia (1906). Entre 1879 y 1906 ejerció como periodista en distintos diarios. PANIAGUA FUENTES, Javier, y PIQUERAS ARENAS, José Antonio (dirs.): *Diccionario biográfico de políticos valencianos (1810-2005)*, Institució Alfons el Magnànim-Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2006, p. 165.

(81) *Guía Oficial de las islas Filipinas para 1896*, pp. 366-367.

(82) Según consta en crónica del diario *La Época*, año XLIX, núm. 17.015, 17 de octubre de 1897, p. 2.

(83) Diario *La Correspondencia de España*, año XLIX, núm. 14.585, 11 de enero de 1898, p. 1.



Ilustración 7. Lanchas artilladas *Marquesa de Polavieja* y *Leónidas Uría* (189). Fotografía de Graciano González, Museo del Ejército, núm. inventario: MUE-120061

Silang, donde intervino junto a la de San Rafael. Las fuerzas de la Guerrilla del Casino se encontraban el 15 de febrero de 1897 frente al poblado de Bacoor, esperando la llegada de la División Lachambre en su progresión hacia Silang, vía Santo Domingo⁸⁴.

La primera brigada de la división, a cuyo frente estaba el general del Ejército Pedro Cornell Cornell, con el propio general Lachambre, llegaba con sus fuerzas desde Calambá, mientras que el general José Marina Vega, al mando de la segunda brigada, hacía lo propio desde Biñang, poblaciones ambas de la provincia de Cavite⁸⁵. Las dos columnas se enfrentarían en Silang a los insurrectos, dirigidos por el mariscal Martín Medina, del 1.º ejército tagalo, a cuya cabeza se hallaba el general de zona Víctor Belarmino⁸⁶.

Seguidamente, el 23 de febrero, dentro de las operaciones sobre Cavite, la lancha de vapor *Polavieja*, con efectivos de la Guerrilla del Casino a bordo y junto a un bote de la Armada, apoyada por cañoneros efectuó un ataque de distracción sobre Noveleta, mientras transportaba fuerzas del campamento de Nalahicán. La acción se prolongó por espacio de cuatro horas, y en ella se produjeron cinco heridos leves entre los efectivos españoles⁸⁷.

(84) «La Escuadra, ayudada por la Guerrilla del Casino, simuló un desembarco frente a Naic y Bacoor, bombardeando previamente la costa». Diario *El Guadalete* (Jerez de la Frontera), año LIV, núm. 16.424, 26 de enero de 1908, p. 1.

(85) Diario *La Unión Católica*, año XI, núm. 2882, 16 de febrero de 1897, p. 1.

(86) Dentro de la orgánica jerárquica del *Katipunán*, los generales de zona eran los responsables militares de una demarcación que aglutinaba, a su vez, varios pueblos, mientras que los mariscales eran los responsables militares de cada pueblo, actuando como segundos de los primeros.

(87) Diario *El Correo Militar*, año XXIX, núm. 6391, 24 de febrero de 1897, p. 3.

Prosiguiendo con esta campaña, tras la toma de Imus, acontecida el 25 de marzo, los tagalos supervivientes sufrieron muchas bajas durante su retirada hacia la localidad de Cavite Viejo, a causa del certero fuego desde los vapores *Polavieja* y *Felisa*. En ellos iban embarcadas fuerzas de las guerrillas del Casino y de San Rafael, cuyo despliegue había sido dispuesto por el contralmirante Montojo⁸⁸.

El diario *El Siglo Futuro*, en una pequeña crónica de 1897, recoge una síntesis de la participación de esta guerrilla durante las operaciones contra los tagalos insurrectos en los primeros meses de ese año, e informa de la concesión de condecoraciones a algunos de sus oficiales:

«La Guerrilla del Casino = En circunstancias bien difíciles para la patria formó el Casino español de Manila una guerrilla terrestre y marítima, la cual unas veces en batallas campales y otras en operaciones por mar, ayudó grandemente a las tropas regulares.

La lancha [*Polavieja*] operó con brillante éxito en aguas de la bahía y del mar de la China, y no pocos servicios delicadísimos prestó en lo más álgido de las operaciones de Cavite. Nuestro compañero de la prensa D. Rafael Comenge, comandante de la guerrilla, y sus oficiales D. Rafael del Pan, decano del Colegio de Abogados de Manila, y los Sres. Rico y Nelo, han sido recompensados con la cruz del Mérito Naval con distintivo rojo de la clase correspondiente a su graduación»⁸⁹.

Desde las operaciones en Cavite, las noticias referidas a esta guerrilla, aparecidas en la prensa durante el año 1897, se reducen a su participación en actos sociales o de representación institucional.

A modo de ejemplo, podemos citar la cena organizada para agasajar a los oficiales de las distintas compañías de voluntarios indígenas⁹⁰, llegados a

(88) *La Época*, año XLIX, núm. 16.856, edición del 7 de mayo de 1897, p. 1.

(89) *El Siglo Futuro*, año XXIII, núm. 6833, 17 de noviembre de 1897, p. 2. Otro de sus oficiales más representativos fue Francisco Fuset. A pesar de ser identificado con ese nombre propio en el diario señalado, debe de tratarse de Antonio Fuset, comerciante de Manila y vocal apoderado de la junta directiva del Real Hospicio de San José de Manila (*Guía oficial de las islas Filipinas para 1897*, p. 397), quien llegó a ser comandante de la Guerrilla del Casino y al que, en septiembre de 1902, el Ministerio de la Guerra le concedería el abono de los sueldos adeudados entre abril de 1898 y junio de 1900 (*Diario de Avisos de Segovia*, año XXIV, núm. 1266, p. 1). También se le cita como capitán del Batallón de Voluntarios de Manila y honorario de la Guerrilla del Casino (*El Correo Español*, año XII, núm. 3133, 3 de febrero de 1899, p. 3). Le sería concedida la Cruz al Mérito Militar con distintivo rojo (*El Siglo Futuro*, año XXV, núm. 7320, 20 de mayo de 1899, p. 2). Igualmente se le menciona en diferentes crónicas como «comandante y jefe de la citada guerrilla» (ib., año XXVIII, núm. 8325, 20 de mayo de 1902, p. 1). Finalmente, se le identifica como presidente del Casino Español en enero de 1899 (PELLICENA Y LÓPEZ, Joaquín: *La verdad sobre Filipinas*, Tipografía Amigos del País, Manila, 1900, pp. 56-57, disponible en Biblioteca CEU, <https://repositorioinstitucional.ceu.es/handle/10637/4400>, consultado el 5 de diciembre de 2022).

(90) Siendo gobernador general del archipiélago, Primo de Rivera comunicó al presidente interino del gobierno de España, Marcelo Azcárraga y Palmero, mediante carta fechada el 27 de septiembre de 1897, su intención de crear en las provincias leales unidades de voluntarios indí-

Manila desde Albay (Luzón) y Zamboanga (Mindanao)⁹¹, o la participación de sus efectivos en el recibimiento a Primo de Rivera al regreso de su viaje por Luzón para conocer la situación *in situ*. Durante su desplazamiento desde la estación de ferrocarril al palacio de Malacañang, efectivos de diversas unidades cubrieron la carrera. La guerrilla estaba apostada en la zona del Pasaje de Pérez, donde se ubicaba la sede del Casino⁹².

Si bien, como excepción, aún se localiza una discreta mención sobre operaciones de esta guerrilla en la provincia de Bulacán durante septiembre; y es que, a pesar de que la insurrección tagala había sufrido un serio revés durante las operaciones de ese año en Cavite, el estado de guerra se mantenía, por cuanto los *katipuneros* permanecían activos en la citada provincia. Asimismo, hacían incursiones en las de Nueva Écija y Cavite, en busca de suministros con los que sobrevivir a la dura estación lluviosa de ese año. Para ello utilizaban los esteros y demás vías fluviales. Entre estas incursiones se destacan, por su importancia, las realizadas contra las poblaciones de San Miguel de Mayumo y Aliaga:

«Por los esteros y otras vías fluviales de Bulacán, utilizados en esta época como vía única asequible a los merodeos y al robo, han circulado y circulan bancas y cascos rebeldes, muchos de los cuales han sido abandonados, temiendo la presencia de la cañonera *Otálora*, que vigila esas aguas, y la lanchita *Polavieja*, de la guerrilla del Casino Español, que otra vez presta servicio con el indicado fin»⁹³.

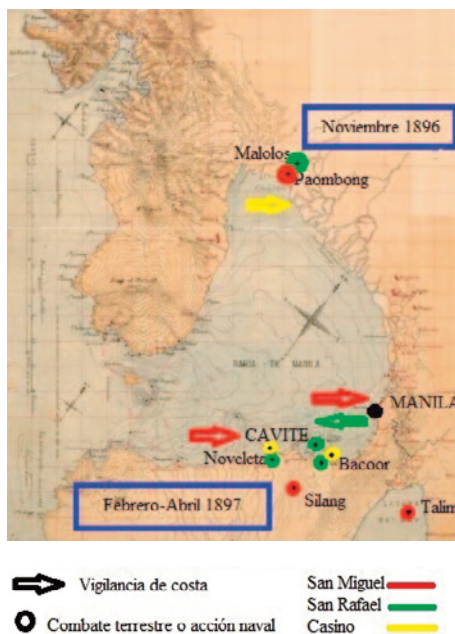


Ilustración 8. Principales combates terrestres y acciones navales en las que participaron las guerrillas (noviembre 1896-abril 1897). Elaboración propia sobre un plano de Rafael Cerero (1898), SGE

genas de etnia no tagala, para ayudar a combatir el movimiento insurgente. PRIMO DE RIVERA Y SOBREMONTTE, Fernando: *Memoria dirigida al Senado por el capitán general D. Fernando Primo de Rivera y Sobremonte acerca de su gestión en Filipinas*, Madrid 1898, pp. 106-107, disponible en <http://bdh-rd.bne.es/viewer.vm?id=0000056155&page=1>, consultado el 31 de octubre de 2022.

(91) *La Correspondencia de España*, año XLVIII, núm. 14.568, 25 de diciembre de 1897, p. 2.

(92) *La Época*, año XLIX, núm. 17.082, 26 de diciembre de 1897, p. 2.

(93) *El Imparcial*, año XXXI, núm. 10.957, 30 de octubre de 1897, p. 1.

Las Guerrillas Navales en el asedio de Manila

Antecedentes

El 24 de marzo de 1897, el capitán general Fernando Primo de Rivera y Sobremonte sería nombrado nuevo gobernador general del archipiélago, en sustitución del general Polavieja⁹⁴.

Tras su llegada, y de manera inmediata, se dispuso a acabar con los focos insurrectos aún activos. Sus reductos principales se hallaban entre los límites de las poblaciones reconquistadas por Lachambre en la provincia de Cavite: los montes Dos Peces y las poblaciones de Maybao, Uruc, Sungay y Panysayan, en la divisoria entre la citada provincia y la de Batangas, así como en las de Nueva Écija, Batangas, Bulacán y Pampanga⁹⁵. El éxito de esta campaña daría como resultado final la firma con el *Katipunan* del tratado de paz o «pacto de Biak-ná-Bató».

Sin embargo, por discrepancias con el nuevo gobierno de Práxedes Mateo Sagasta, originadas tras recibir orden de suspender las reformas que pretendía implementar en todos los ámbitos y sectores del archipiélago⁹⁶, Primo de Rivera presentaría su dimisión. Aceptada esta, su cese se publicaría el 4 de marzo de 1898, siendo nombrado en la misma fecha su sucesor, el teniente general Basilio Agustín Dávila⁹⁷, quien tomaría posesión el 10 de abril.

Primo de Rivera, como nuevo gobernador general de Filipinas, tras conseguir la pacificación del archipiélago reorganizó las unidades de voluntarios, contando para ello con la autorización previa del Gobierno. A partir de entonces, los efectivos de las fuerzas voluntarias no se restringirían a españoles e insulares, como en tiempos del general Blanco, sino que se abrirían a los indígenas. Así pues, Primo de Rivera movilizó de nuevo y en muchas provincias

(94) Este presentaría su dimisión al Gobierno por motivos de salud, dimisión que le sería aceptada por real decreto de 24 de marzo de 1897. Al día siguiente, por otro real decreto se publicaba el nombramiento de Primo de Rivera en su sustitución (*Gaceta de Madrid*, 25 de marzo de 1897, núm. 84, p. 1235). Primo emprendería viaje al archipiélago el 27 de marzo, a bordo del vapor de la Compañía Transmediterránea *Montevideo*, en el cual viajaban tropas de Infantería de Marina con destino a Filipinas (PRIMO DE RIVERA Y SOBREMONTE: *Memoria dirigida al Senado...*, p. 14). Estas fuerzas a las que hace referencia Primo de Rivera serían las correspondientes a los refuerzos enviados desde Barcelona para cubrir bajas y constituir la 7.^a y la 8.^a compañía del 2.º batallón del 2.º regimiento de Filipinas, formado en Cartagena el 21 de noviembre de 1896 con personal de todos los regimientos del cuerpo en la Península, y puesto al mando del teniente coronel Joaquín Ortega Cuesta. Dichos refuerzos los componían dos jefes, dos oficiales y 856 clases de tropa. RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española II*, Editorial Naval, Madrid, 2007, p. 363.

(95) Unos 25.000 efectivos, según estimaba Primo de Rivera. *Memoria dirigida al Senado...*, pp. 22-24.

(96) Inicialmente aprobadas por el ministro de Ultramar, Tomás Castellano y Villarroya, y el presidente del Consejo de Ministros, Antonio Cánovas del Castillo, fueron suspendidas dos días antes de la publicación del decreto por parte del nuevo gobierno de Sagasta. *Ibídem*, p. 165.

(97) *Gaceta de Madrid*, 5 de marzo de 1898, núm. 64, p. 773.

del archipiélago aumentó los efectivos indígenas que, inicialmente alistados por Polavieja, habían sido desmovilizados tras la parcial derrota inicial de los insurrectos. Y en ello estaba cuando tal movilización hubo de suspenderse tras la ruptura de las hostilidades con Estados Unidos.

El estado de guerra contra la incipiente potencia norteamericana se declararía el 23 de abril de 1898. Fue comunicado a la población mediante una edición extraordinaria de la *Gaceta de Manila*. En ella, entre otras cosas, en virtud de decreto del nuevo gobernador, general Agustín, se ordenaba el alistamiento obligatorio de «todos los funcionarios públicos, dependientes del Estado y de los municipios, que no excedan de la edad de cincuenta años ni estén físicamente impedidos para tomar las armas» (art. 2).

Por su parte, el artículo 3 obligaba a alistarse a todos los españoles peninsulares residentes en Filipinas y a sus hijos, aunque estos hubieran nacido ya fuera de la metrópoli, y el artículo 4 extendía la obligación a los españoles de origen indígena y a los extranjeros domiciliados en Manila o en las capitales de las demás provincias⁹⁸, excepción hecha de los de nacionalidad estadounidense.

Sería en este contexto prebélico cuando volverían a aparecer las guerrillas navales de voluntarios, de cuya desmovilización, tras la temporal e incompleta pacificación del archipiélago de resultas del pacto de Biak-na-Bató, no se ha encontrado constancia documental. No obstante, tal desmovilización parece haber tenido lugar con ocasión de la reorganización del cuerpo de voluntarios iniciada por Primo de Rivera, ya que en un decreto posterior del general Agustín, precedido de una arenga a los voluntarios, se dispone:

«A los Leales Voluntarios de Manila = Acordada por mi digno antecesor la disolución de las medidas que en memorables días constituisteis para servir a la patria, impiden las circunstancias presentes ocuparse con el debido detenimiento en la proyectada reorganización a que obedeció aquella medida. Urge, valerosos patriotas, que de nuevo acudáis al llamamiento que en nombre de los más altos intereses os dirijo. Vuestra historia es la historia de la abnegación y del sacrificio; vuestro pasado es garantía firmísima de vuestra conducta futura.

¡Antiguos voluntarios filipinos! La Patria española os reclama (...) Acudid a las armas sin desmayo: la Patria no peligra, pero su honra ultrajada exige que con urgencia nos preparemos a reparar el ultraje. Contando para ello con vuestro eficaz auxilio. Vengo en disponer:

1) Se suspende la reorganización del Batallón de Leales Voluntarios de Manila y de las guerrillas del Casino, San Rafael y San Miguel.

2) Sin dilación se pondrán sobre las armas el referido Batallón, el Escuadrón y las citadas guerrillas que con los individuos que nuevamente se alisten formarán la unidad o unidades que correspondan según el número de alistados, procediéndose a su organización»⁹⁹.

(98) *Gaceta de Manila*, edición extraordinaria de 23 de abril de 1898, p. 1.

(99) *Ibidem*, p. 2.

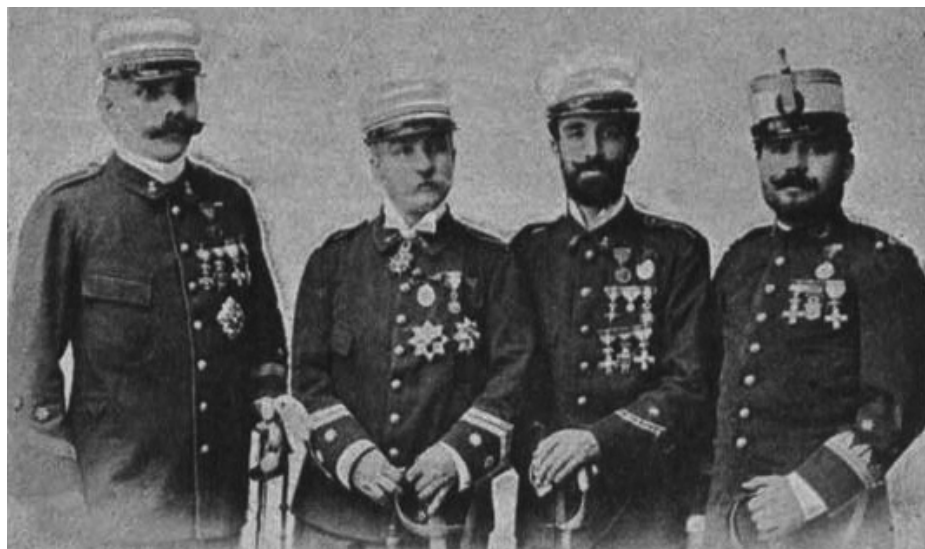


Ilustración 9. Comisión de oficiales de la Guerrilla de San Miguel que hicieron entrega de la bandera de la unidad a S.M. la Reina Regente María Cristina. Revista *Nuevo Mundo*, año VI, núm. 92, edición del 9 de agosto de 1899

Los antiguos componentes de las citadas unidades de voluntarios de Manila contestaron a esta llamada de manera excepcional, y esta respuesta masiva no se limitó a ellos; el número de alistados fue tal que tuvieron que constituirse más compañías.

La Guerrilla de San Miguel, según consta en la orden general de la capitánía de Filipinas de 29 de mayo, quedaría formada por 250 hombres, mientras que la del Casino de Manila la integrarían 150 efectivos¹⁰⁰.

Por una crónica periodística de 1899, que se hace eco de la entrega, por parte de una comisión de oficiales de la San Miguel, de la bandera de la unidad al rey Alfonso XIII y a la reina regente María Cristina, conocemos que durante este segundo periodo estuvo al mando de Lorenzo Moncada¹⁰¹, quien tuvo como segundo a Ricardo Díaz Rodríguez¹⁰². La conocida como «Compañía Naval» de esta guerrilla se formó con «los individuos que componían la antigua guerrilla, al mando de Don Guillermo Partier»¹⁰³.

(100) TORAL, Juan y José: *El sitio de Manila (1898). Memorias de un voluntario*, Imprenta y Litografía Partier, Manila, 1898, p. 313.

(101) Director general de la administración civil. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1898*, p. 693.

(102) Jefe de administración de 4.ª clase y responsable de la sección de gobierno de la administración civil. *Ibíd.*, p. 693.

(103) *Nuevo Mundo*, año VI, núm. 292, 9 de agosto de 1899, p. 15, «La guerrilla de San Miguel».

En ninguna de las fuentes consultadas, sean estas bibliográficas, sean hemerográficas o de archivo, se han hallado referencias a la Guerrilla de San Rafael, a pesar de constar explícitamente en el decreto del general Agustín del 23 de abril. Así pues, es probable que no se llegara a formar, que lo hiciera bajo otra denominación, o que fuese absorbida por una unidad superior.

El asedio de Manila

Los acontecimientos se sucederían a ritmo vertiginoso. La escuadra estadounidense, al mando del comodoro Dewey, atracada en el puerto de Hong Kong y constituida por los cruceros protegidos *Olympia*, *Baltimore*, *Boston* y *Raleigh*; los cañoneros *Concord* y *Petrel*; los transportes *Nanshan* y *Zafiro*, y el buque auxiliar *MacCulloch*, recibió orden de partir hacia la bahía de Manila el 24 de abril. Llegada frente a la ciudad la noche del 30, la escuadra norteamericana entró en combate con la del contralmirante Montojo la madrugada del 1 de mayo. Componían las fuerzas españolas los cruceros protegidos *Reina Cristina*, *Isla de Cuba* e *Isla de Luzón*; los desprotegidos *Castilla*, *Don Antonio Ulloa*, *Don Juan de Austria* y *Velasco*, y el cañonero *Marqués del Duero*. Todos sucumbirían ante la escuadra norteamericana en la conocida como batalla naval de Cavite, cuya exigua duración –apenas seis horas y media– no se corresponde con el desastre que supuso para la soberanía española sobre el archipiélago.

Con la rendición, el 2 de mayo, del arsenal y la plaza de Cavite –y dispersas, y en muchos casos aisladas, las fuerzas terrestres españolas–, la guarnición del Ejército y las unidades de voluntarios en Manila se prepararon para su defensa. La negativa del general Agustín a aceptar la solicitud de rendición efectuada por los estadounidenses desde el mismo momento de la derrota en Cavite, conduciría a que la capital fuese sometida a un asedio por las tropas estadounidenses y sus aliados tagalos¹⁰⁴, estos ya al mando de Aguinaldo, quien había regresado de su exilio en Hong Kong a bordo del *MacCulloch*.

Acuciado por esta situación extrema, el gobernador general convocó a la Junta de Autoridades, la cual, entre otros decretos, aprobó de manera urgente la reorganización de las «Milicias Voluntarias de Filipinas»¹⁰⁵ en todas las provincias del archipiélago, con entidad de sección o compañía. Su cometido prioritario debería ser velar por el «mantenimiento del orden, protección de los intereses públicos y privados, así como la defensa de la ciudad o la localidad donde tengan su residencia», pero excepcionalmente podían ser movilizadas a las zonas que el capitán general designase. Acto continuo se comenzó a

(104) Estos aportaron 12.000 efectivos. Las fuerzas estadounidenses sumaban 8.500 hombres. FLORES THIES, Jesús: «Los repatriados de Filipinas», *Militaria. Revista de Cultura Militar*, núm. 13 (1999), Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid, p. 64.

(105) El desarrollo del texto se puede consultar en la *Gaceta de Manila* de 4 de mayo de 1898, núm. 122, p. 483.



Ilustración 10. Compañía de la Guerrilla del Casino Español (1898). Semanario *Harper's Weekly* (Nueva York), vol. XLII, núm. 2182, edición del 15 de octubre de 1898

reclutar en Manila nuevos efectivos para las guerrillas navales, entre otras fuerzas, y seguidamente se publicó el «Reglamento Provisional de Milicias Filipinas», que regularía tanto su orgánica como sus misiones, régimen interno, nombramientos, vestuario, armamento, etc¹⁰⁶. El nuevo código era una versión condensada del anterior reglamento de 1896, en virtud del cual los voluntarios seguían quedando bajo la jurisdicción del fuero militar en lo referente a todos sus actos de servicio (arts. 24 y 34).

El 27 de mayo, los tagalos, armados por los estadounidenses, rompieron las hostilidades en todo el archipiélago. Desde la isla de Luzón iniciarían un rápido avance sobre Manila, incomunicada con el resto de la isla desde el 2 de junio, a la cual pondrían sitio el día 5. Posteriormente se les unieron diferentes unidades de infantería y artillería estadounidenses, tras desembarcar en distintos puntos de Luzón (Cavite, Parañaque, Las Piñas).

Para la defensa de la capital se establecieron dos perímetros: uno exterior, que contaba con una serie blocaos¹⁰⁷ dispersos e incomunicados entre sí, reforzados por una línea de trincheras; y otro interior, incompleto y frágil, que basaba su eficacia en las antiguas murallas de la ciudad. Las guerrillas navales actuarían en ambos.

Dentro del plan defensivo inicial, y según consta en la orden general del 27 de abril, a la Guerrilla de San Miguel se le asignó la vigilancia y defensa de la isla de la Convalecencia: «La guardia de las puertas de la ciudad y el servicio

(106) *Gaceta de Manila*, 8 de mayo de 1898, núm. 126, pp. 499-500.

(107) Que en número de quince constituían una línea de defensa avanzada que iba desde Maypajo hasta Maytubig, de norte a sur de la ciudad y paralela a la bahía de Manila. PELLICENA LÓPEZ, J.: *La verdad sobre Filipinas*, p. 34.

interior se confiaba á los voluntarios del batallón de las Guerrillas, excepto la de San Miguel; las secciones de marina y de infantería que componían la misma, con dos piezas [de artillería] de montaña, habían de situarse en la isla de Convalecencia, subiendo al puente de Ayala»¹⁰⁸. La del Casino, junto a diversas compañías de voluntarios organizadas en los diferentes barrios, se encargaría de la vigilancia de los de «Tondo, Dulumbayan, Quiapo, Santa Cruz, San Sebastián, San Miguel y Sampaloc situados en la margen izquierda del río Pasig»¹⁰⁹. Con respecto a la ubicación de los efectivos de esta guerrilla en los referidos barrios, tanto Sastrón y Piñol como Cava Mesa concretan su ubicación: «desde el puente de Blanco hasta la plaza de Santa Cruz»¹¹⁰ y «en la de la Casa de Correos y la calle de La Escolta»¹¹¹.

Ejecutando este servicio, componentes de esta guerrilla interceptarían en el curso del asedio, en varias ocasiones, carromatos de comerciantes chinos afincados en Manila que, provistos de salvoconductos facilitados por el entonces jefe del Estado Mayor General del Ejército en las islas Filipinas, general Fernández-Tejeiro¹¹², salían de la ciudad con «víveres, rayadillo, tabaco y otros efectos de los que carecían los sitiadores (...) viéndose a los chinos atravesar nuestras líneas avanzadas, cargados de provisiones, en dirección al campo contrario (...) muchas de las cuales ellos carecían (...) En casi toda la línea sucedían a diario casos por el estilo»¹¹³.

El 29 de mayo, tras los primeros amagos de los insurrectos de iniciar el asedio, el gobernador general decide reorganizar una vez más las fuerzas

(108) SASTRÓN Y PIÑOL, M.: *La insurrección en Filipinas...*, pp. 370-371.

(109) DÁVILA WESOLOVSKY, Jesús: «Las operaciones en Luzón. Asedio y defensa de Manila, mayo-agosto 1898». *El Ejército y la Armada en 1898. Cuba, Puerto Rico y Filipinas I. I Congreso Internacional de Historia Militar*, Ministerio de Defensa (Monografías del CESEDEN), Madrid, 1999, p. 318.

(110) SASTRÓN Y PIÑOL, ib.

(111) CAVA MESA, Begoña: «Vida cotidiana y sucesos históricos en Manila durante la guerra hispano-norteamericana», en MORALES PADRÓN, Francisco (coord.): *XIII Coloquio de Historia Canario-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA; 1998)*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2000, p. 706.

(112) Antiguo infante de marina al que luego se acusaría de corrupción. Celestino Fernández-Tejeiro y Homet integró la 29.^a promoción (1857) de oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina (SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las promociones de oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina, 1537-1990*, Editorial Naval, Madrid, 1991, p. 122). Ingresaría en 1864 en el Cuerpo de Estado Mayor de Artillería e Infantería de Marina (*Estado General de la Armada*, 1865). «[E]xpulsado en sus mocedades, por ciertas cosas que no son del caso y por influencias pasó [en 1868] a Infantería a secas» (URQUÍA Y REDECILLA, Juan [«CAPITÁN VERDADES»]: *Historia negra. Relato de los escándalos producidos en nuestras excolonias durante las últimas guerras*, Editorial Maucci, Barcelona, 1899, p. 19). Llegaría a ser general de división y jefe del Estado Mayor General del Ejército de Filipinas por sendos reales decretos de 12 de enero de 1898 (*Gaceta de Madrid*, 13 de enero de 1898, núm. 13, p. 123). Por real decreto de 28 de abril de 1899, sería separado del servicio tras fallo de un tribunal de honor, previo dictamen del Consejo Supremo de Guerra y Marina, con incapacidad para obtener destinos y sin figurar en el escalafón correspondiente (*Gaceta de Madrid*, 29 de abril de 1899, núm. 119, p. 341).

(113) *La Rioja*, año XI, núm. 3135, 9 de abril de 1899, p. 1.

disponibles en la capital, y crea una nueva columna en la que quedan integradas ambas guerrillas. Esta sería dirigida por el coronel de Infantería del Ejército Francisco Pintos Ledesma, uno de cuyos jefes subalternos fue el ya teniente coronel Alberto Ripoll de Castro, anterior comandante de la San Miguel, y otro, el capitán de fragata De la Concha¹¹⁴.

Los efectivos de la columna al mando del coronel Pintos provendrían de una amalgama de unidades: 400 soldados peninsulares, una compañía del Batallón de Cazadores Expedicionario n.º 3 y dos del Batallón de Cazadores Expedicionario n.º 6, a las que habría que añadir otra del Regimiento de Infantería Magallanes n.º 70¹¹⁵, tres del Batallón Provisional de Transeúntes, cinco del de Leales Voluntarios de Manila y las dos mencionadas guerrillas navales. El total de efectivos ascendía a 1.800 hombres¹¹⁶. Su misión sería mantener el orden y prestar servicio de vigilancia en los barrios que conformaban los arrabales de Manila, así como en los puntos estratégicos de la ciudad (puentes, edificios oficiales y algunas calles principales), por lo que los efectivos de la de San Miguel, establecidos en la isla Convalecencia, serían relevados.

El perímetro asignado a la «Columna Pintos» no se compadecía con sus efectivos; era desproporcionado, pues abarcaba la custodia del «puente de Paco, el de España, el paseo de Magallanes, los puentes Colgante y Ayala, la Casa de Correos, calle del Rosario, plaza de Calderón, [y los barrios de] Santa Cruz, Quiapo, Tondo, Sampaloc, presidio y cárcel y matadero»¹¹⁷. Sin embargo, a mediados de julio, efectivos de la San Miguel autorizados por el general Agustín ocupaban posiciones en la zona norte del perímetro defensivo exterior de Manila: «Destacada en las trincheras de Meypajos [Maypajo, Calocan] vi a la compañía naval de la Guerrilla de San Miguel, que manda el bravo alemán Guillermo Partier»¹¹⁸. Esos voluntarios pidieron ser destinados a las trincheras»¹¹⁹.

(114) Juan de la Concha y Ramos, comandante del crucero *Don Juan de Austria* (*Estado General de la Armada*, 1898, pp. 46-47). Este buque sería hundido durante la batalla naval de Cavite. Rebotado por los estadounidenses, fue reparado en Hong Kong. Luego, reclasificado como cañonero, y manteniendo su nombre, prestó servicio en la US Navy durante la rebelión bóxer y en la guerra filipino-norteamericana. YUSTE GONZÁLEZ, Javier: «Siguiendo aguas al USS *Don Juan de Austria* (parte 1)», *Revista General de Marina*, vol. 263, núm. 11 (2012), Ministerio de Defensa, Madrid, 613-627, *passim*.

(115) El Regimiento de Infantería de Línea Magallanes n.º 70 era una unidad de fuerzas indígenas con oficialidad española. De entre sus filas se elegiría a los ocho soldados que integraron el pelotón de ejecución del líder independentista José Rizal Mercado, el 30 de diciembre de 1896, tras ser declarado culpable de organizar la rebelión en Cavite de agosto de ese año. MARÍN CALAHORRO, Francisco. «José Rizal: padre de la nación filipina», *Revista de Historia Militar*, año XLI, núm. 83 (1997), Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, Madrid, p. 13.

(116) CAVA MESA, B.: «Vida cotidiana...».

(117) SASTRÓN Y PIÑOL, M.: *La insurrección en Filipinas...*, p. 442.

(118) Ciudadano alemán que regentaba una imprenta en Manila, sita en la plaza de Santa Ana. *Guía oficial para las islas Filipinas* (1896-1898).

(119) TORAL, Juan y José: *El sitio de Manila...*, p. 253.

El 5 de agosto era destituido el general Augustín¹²⁰. Como sustituto se eligió al general Fermín Jáudenes y Álvarez, hasta ese momento 2.º cabo de la capitanía general de Filipinas, quien debería afrontar la defensa final y asumir la capitulación diez días después.

Ya en los prolegómenos de la rendición, el 8 de agosto, ante el anuncio de las fuerzas estadounidenses de su inmediato asalto a la ciudad a partir de las 12:00 del día siguiente si esta no era rendida, el nuevo gobernador dispuso las fuerzas que debían afrontar el ataque en las murallas de Manila, las cuales estaban constituidas por restos de unidades de tropas regulares de infantería, caballería y marinería, así como por guerrillas de voluntarios, entre las que se encontraba la 1.ª compañía de la Guerrilla de San Miguel¹²¹.

La inconmensurable labor de las guerrillas navales del Cuerpo de Voluntarios de Filipinas culminaría con esta misión. Sus efectivos participarían en la defensa de Manila hasta su capitulación, el 14 de agosto, día en el que, a las seis de la tarde, se arrió definitivamente la bandera española, 333 años después de la llegada a aquellas tierras y aguas de la expedición de Miguel López de Legazpi.

No obstante, queda por responder un interrogante sobre la reorganización de la Guerrilla de San Rafael tras el decreto de 23 de abril del general Augustín. Tal y como señalamos, ninguna fuente la nombra entre esa fecha y la rendición de Manila, a pesar de ser citada en el referido decreto; sin embargo, sí se han localizado referencias posteriores del vapor *Napindan*, con el que operaba dicha guerrilla.

El 4 de junio, ante el ataque tagalo sobre la provincia de La Laguna y su capital, Santa Cruz, el *Napindan* había iniciado la navegación a través del río



* Primer plan de defensa (27/04/98) * Segundo plan de defensa (29/05/98)
 — Guerrilla del Casino — Ambas guerrillas
 — Guerrilla de San Miguel
 * Tercer plan de defensa (08/08/98)
 — Ambas guerrillas

Ilustración 11. Distribución de las guerrillas navales durante el asedio a Manila (abril-agosto 1898). Elaboración propia sobre un plano de J. Opell (1877), Archivo del Museo Naval de Madrid, ubicación: DE-signatura: MN-76-4

(120) La noticia le llegó al general el 4 de agosto, mediante telegrama del ministro de la Guerra fechado el 24 de julio. El cable fue remitido a Manila por carta del cónsul español en Hong Kong, transportada por el vapor *Petrark*. AUGUSTÍN DÁVILA, B.: *Memoria dirigida al Excmo. Sr. Ministro de la Guerra...*, disponible en <https://docplayer.es/45404459-Memorias-general-d-basilio-augustin-davila.html>, consultado el 16 de noviembre de 2022.

(121) TORAL, Juan y José: *El sitio de Manila...*, p. 281.

Pasig y la laguna de Bay, con objeto de salvar los destacamentos que pudiera. No obstante, no conseguiría culminar su misión, ya que «fue duramente atacado por los rebeldes, pudiendo por maravilla regresar a Manila»¹²². Dos meses después de la capitulación aparece una última reseña sobre el vapor, inserta en una crónica que, dentro de un relato del ataque conjunto a Manila de tropas estadounidenses e insurrectos tagalos, dedica un pasaje a la evacuación de tropas españolas:

«... es digna de mencionarse la conducta heroica del teniente de navío Manuel de la Vega¹²³, que mandaba el vaporcito *Napindan*, armado en guerra, con el que protegió desde el río la retirada de nuestras fuerzas de Santa Ana y Paco, y siendo acometido varias veces por numeroso enemigo insurrecto que intentó apoderarse del buque»¹²⁴.

De la lectura de ambas reseñas se deduce que el *Napindan* dedicó sus últimos esfuerzos como buque al servicio de España a intentar rescatar destacamentos de fuerzas regulares españolas, aislados tras el avance tagalo, en provincias próximas a Manila, y a cubrir la retirada de los más cercanos a la capital. No obstante, llama la atención el hecho de que fuera comandado por un oficial de la Armada, aspecto que no se mencionó nunca durante la participación de la Guerrilla de San Rafael en las operaciones en las provincias de Bulacán y Cavite entre finales de 1896 y principios de 1897. Todas estas informaciones –y la falta de ellas durante 1898– nos llevan a conjeturar que la San Rafael no se refundó como tal tras el decreto del 23 de abril, aunque no es descartable que pudiera haber conocido una segunda existencia bajo otro nombre o condición, dentro de las múltiples unidades de voluntarios que se constituyeron para la defensa final de Manila. El hecho de que el *Napindan* pasara a prestar servicio integrado en las escasas fuerzas navales existentes y dependientes de la comandancia de Marina de Manila, tras la derrota de Montojo en Cavite, parece reforzar nuestra conjetura. Su tripulación se formó con parte de la dotación del crucero auxiliar *Isla de Mindanao*, tras el hundimiento de este por la escuadra estadounidense: «... los supervivientes [del *Mindanao*] se trasladaron a pie hasta Manila y se presentaron a las autoridades de la Marina, se les dieron fusiles y parte embarcó en el vapor *Napindan* para atacar a los insurrectos»¹²⁵.

También se nos suscitan interrogantes acerca del número de compañías o secciones que constituyeron las guerrillas de San Miguel y del Casino, principalmente tras ser puestas de nuevo sobre las armas con el decreto de 23 de abril de 1898. Los hermanos Toral nos aportan la cantidad de efectivos que

(122) SASTRÓN Y PIÑOL, M.: *La insurrección de Filipinas...*, p. 532.

(123) Ayudante de marina de la comandancia de Manila. *Estado General de la Armada*, 1898.

(124) *La Correspondencia de España*, año XLIX, núm. 14.865, 15 de octubre de 1898, p. 3.

(125) FLORES THIES, J.: «Los repatriados de Filipinas», p. 71.

componían cada una de ellas (250 y 150, respectivamente). En su obra nunca hacen mención de compañía alguna integrada en la guerrilla del Casino, pero en diversos párrafos que se ocupan de la San Miguel mencionan tanto a la «Compañía Naval» como a la «1.^a Compañía», lo que da a entender que la guerrilla se subdividió en al menos esas dos compañías. Abundando en lo señalado, Sastrón y Piñol, hablando del destino de los efectivos de la San Miguel a la isla de Convalecencia durante el primer plan defensivo de Manila, indica: «... excepto la de San Miguel; las secciones de marina y de infantería que componían la misma», sin cuantificarlas.

Este aspecto puede dilucidarse, *grosso modo*, si se aplicó para su formación, de manera taxativa, los apartados 1, 2 y 3 del artículo 5 del Reglamento Provisional de Milicias Filipinas, que fijan el número de voluntarios de una sección. Al mando de un teniente, con dos sargentos, cuatro cabos y un corneta, nunca podría exceder de 36 ni bajar de treinta. Caso de que el número de voluntarios alistados superase ese máximo, se constituirían tantas secciones como fuese posible, pero que en ningún caso podrían exceder de los cincuenta efectivos, incluidos oficiales y clases de tropa correspondientes.

Cada tres secciones componían una compañía, al mando de un capitán. Por tanto, la Guerrilla del Casino tuvo que haber estado compuesta por una única compañía, mientras que la de San Miguel debería haber contado con dos aunque, en este caso, minorizadas con respecto a su máxima dotación, con secciones de carácter propio de Infantería de Marina y otras de índole naval, al menos sobre el papel. No obstante, en la crónica de la revista *Nuevo Mundo* mencionada anteriormente se señala que las compañías constituidas fueron cuatro, que encuadraban un total de 140 efectivos, aunque esto contravendría lo estipulado en el reglamento de milicias y difiere de lo señalado por los hermanos Toral, si bien cabe la posibilidad que se trate de un error de transcripción o de comprensión del reportero.

Los voluntarios tras la pérdida de Filipinas

Las tres guerrillas objeto de este trabajo, como sucedió con las cubanas, se formaron por iniciativa particular de ciudadanos españoles cuya posición les otorgaba un gran ascendiente sobre la sociedad y la colonia española en la Manila de la época. Todos sus artífices fueron profesionales de distintos ramos o bien empresarios, aunque lograron incorporar a ellas a otros residentes españoles de todo empleo y condición. Entre sus cuadros abundaron los magistrados, abogados, empleados de la administración civil del archipiélago, periodistas, empresarios y comerciantes, dedicaciones profesionales que determinaron el carácter de cada una de estas unidades de voluntarios y la procedencia mayoritaria de sus miembros.

No todos los encuadrados en ellas combatieron. En las «guerrillas navales», como en otras unidades de voluntarios, existían los «voluntarios activos», que participaban en las misiones y servicios asignados, pero también los

«voluntarios honoríficos», que colaboraban con las guerrillas bien aportando fondos, bien orquestando campañas para obtener donativos con los que procurar pertrechos y material a las fuerzas españolas, o socorrer a las familias de los voluntarios fallecidos en combate. Este socorro se extendió a las de los oficiales de las fuerzas regulares del Ejército muertos en idénticas circunstancias, caso que fue muy corriente en la Guerrilla del Casino Español.

En la capitulación ante Estados Unidos no se incorporó ninguna cláusula que recogiera mención explícita alguna a la situación en la que quedarían los voluntarios. No obstante, al tratarse de tropas no regulares —a pesar de que los tres reglamentos a que quedaron sujetos, en caso de guerra, los consideraran militares en activo, sometidos al fuero y jurisdicción militar—, podrían ser incluidos, implícitamente, en los puntos 3, 5 y 6 del tratado, relativos a la libertad de los ciudadanos, el respeto a las personas y sus propiedades, y la continuidad de la actividad empresarial, cultural y comercial, respectivamente. En cualquier caso, su condición de no militares los dejaba fuera del derecho a la repatriación a España a expensas de Estados Unidos, contemplada en el punto 8, beneficio que solo alcanzó a los funcionarios de la administración civil. Por ello, entre otras muchas y diversas razones, numerosos voluntarios con arraigo en Manila continuarían residiendo en Filipinas bajo la administración estadounidense, manteniendo su actividad comercial, emprendiendo nuevos negocios o ejerciendo alguna profesión, mientras que otros, principalmente quienes habían ocupado cargos en la administración civil del archipiélago, optarían por el regreso a la metrópoli.

Entre los primeros podemos citar a Alfredo Chicote Beltrán, teniente y capitán de la Guerrilla de San Miguel, quien adquiriría la nacionalidad estadounidense en 1899 y mantendría su actividad como abogado en Manila. Entrados ya en el siglo XX incursionaría en el ámbito empresarial, en sectores como la explotación de las materias primas existentes en el archipiélago (madera, caucho, gomas, gutapercha y oro), o la construcción y la banca. También ejerció la docencia, como profesor y catedrático de Derecho en la Universidad Santo Tomás de Aquino de Manila¹²⁶. Otro ejemplo de los que prefirieron quedarse nos lo ofrece el ciudadano alemán Guillermo Partier, capitán de la Compañía Naval de la Guerrilla entre abril y agosto de 1898, quien mantuvo su negocio de imprenta (Litografía Partier) en la plaza de Santa Ana¹²⁷.

Entre los repatriados señalaremos a Carlos Peñaranda Escudero, fundador y capitán de la mencionada guerrilla, quien seguiría desarrollando su labor periodística y su obra literaria, compaginándola con su puesto como inspector

(126) YANES LUQUES, Miguel Ángel: *Alfredo Chicote Beltrán (1871-1945). Una aproximación a la biografía de un marbellero en Filipinas*, disponible en <https://genealogiadeandarporca.blogspot.com/2014/10/alfredo-chicote-beltran-18711945-una.html>, consultado el 28 de noviembre de 2022.

(127) Al menos en los primeros años, según figura en el *Commercial Directory of Manila* (1901), p. 103, disponible en <https://archive.org/details/commercialdirect00manirich/page/102/mode/2up>, consultado el 30 de noviembre de 2022.

de Hacienda en Madrid, donde fallecería en 1908. También a Rafael Comenge Dalmau, comandante de la Guerrilla del Casino, quien a su regreso prosiguió también su labor periodística como redactor en el *Heraldo de Madrid* (1902-1906). Comenge conjugó esta actividad con su faceta de novelista, y posteriormente ocuparía los cargos de oficial mayor del Ministerio de la Gobernación y, en años sucesivos, gobernador civil de Granada, Valencia, las islas Canarias y Málaga. Su repatriación se produjo meses antes de la pérdida de Filipinas, aquejado de problemas de salud.

Pero estos ejemplos de repatriados se pueden considerar una excepción. Otros voluntarios, una vez en la metrópoli, se verían enfrentados a unas penosas condiciones de vida ante la falta de oportunidades laborales, a lo que hay que sumar el previsible desarraigo experimentado tras retornar a la patria al cabo de tanto tiempo, que en ocasiones sumaba décadas. Por si todo esto fuera poco, el gobierno presidido por Francisco Silvela no los equiparó con sus homónimos de Cuba y Puerto Rico en lo referente a las ventajas y derechos contemplados en la real orden de 28 de marzo de 1899¹²⁸, al menos inicialmente, incumpliendo con ello la promesa dada por su antecesor en el cargo, Sagasta. Esto daría lugar a que una comisión representativa de los antiguos voluntarios convocara a la prensa en el Café de España (Madrid) para comunicar a la opinión pública sus demandas y presionar así al gobierno de la nación¹²⁹. En tal comisión, por parte de la Guerrilla de San Miguel figuraban el ya citado Ricardo Díaz y Enrique Teutor, mientras que la del Casino estaría representada por Enrique Villacampa¹³⁰ y Guillermo Blokman¹³¹. Sus justas reivindicaciones se verían satisfechas finalmente al ser incluidos en el proyecto de ley presentado a las Cortes por el ministro Azcárraga el 19 de abril de 1900¹³².

Conclusión

La insurrección tagala de agosto de 1896 obligó a adoptar con urgencia medidas defensivas, en especial en la isla de Luzón. Ante la escasez de tropas regulares, el general Blanco se vio obligado a hacer un llamamiento que, en último término, llevaría a la constitución del Cuerpo de Voluntarios de Manila. Según declaraciones del propio general, incluidas en la memoria de su gobierno en las islas presentada al Senado, el gran número de alistados

(128) *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, 29 de marzo de 1899, núm. 69, p. 1331.

(129) *El Globo*, año xxv, núm. 8552, 29 de abril de 1899, p. 2.

(130) Secretario oficial 2.º de la administración del gobierno de la isla de Panay. *Guía oficial de las islas Filipinas para 1898*, p. 987.

(131) Se trataría de Guillermo Brockmann y Abarzuza, ingeniero jefe de 2.ª y jefe del servicio de faros de la sección de fomento de la Administración General de Filipinas. *Ibídem*, p. 747.

(132) *Diario Oficial del Ministerio de la Guerra*, 21 de febrero de 1900, núm. 40, pp. 594-595.

daría lugar a la formación del Batallón de Leales Voluntarios de Manila, de cuyas fuerzas serían desgajados los efectivos que compondrían las «guerrillas navales».

El papel que se otorgó a estas fue de gran relevancia durante la primera fase de la lucha contra los insurrectos, entre septiembre de 1896 y marzo de 1897. En el ámbito terrestre formaron parte de alguna de las diferentes columnas que se constituyeron para su sometimiento, y algunos de sus componentes llegaron a integrarse en la División Lachambre. Asimismo fue descollante su participación en las operaciones de apoyo a estas unidades, iniciadas en la mar y a bordo de pequeñas embarcaciones artilladas. En uno y otro caso, las guerrillas navales actuaron como verdaderas fuerzas regulares.

Tras su participación en esa fase de la guerra, se abriría un paréntesis en sus misiones en campaña, acotado principalmente entre abril de 1897 y el mismo mes de 1898. El inicio de este *impasse* coincide con la reforma del general Polavieja del ejército de operaciones de la isla de Luzón, circunstancia que pudo influir en que se abriera este compás de espera, que se prolongaría hasta la declaración de guerra a Estados Unidos. Durante este intervalo, sus efectivos realizaron tareas secundarias de apoyo tanto a las fuerzas del Ejército como a los buques de la escuadra del contralmirante Montojo, así como otras de carácter protocolario o institucional. En esta relegación de funciones también influyó el envío desde la metrópoli de numerosas tropas regulares de refuerzo.

Pero, a partir del inicio de la guerra hispano-estadounidense, y de nuevo debido a la acuciante necesidad de efectivos para la defensa de Manila, vuelven a ser consideradas fuerzas activas. Y así, el general Agustín les asignará un papel clave durante el asedio de tagalos y estadounidenses a la plaza, durante el que estarán presentes en los principales baluartes dispuestos en torno a la ciudad, donde permanecieron hasta la rendición de esta ya en agosto.

En el curso de la investigación nos han surgido ciertas dudas que no han despejado los resultados obtenidos y que bien podrían ser objeto de una subsiguiente pesquisa para completar la historia de estas guerrillas navales. Por ejemplo, no nos ha quedado claro el motivo de la creación de unas fuerzas de voluntarios de corte naval –cuyas misiones y ámbito de actuación guardaban estrechas similitudes con las propios de la Infantería de Marina–, dado que el reglamento de estas unidades no recogía esta posibilidad. En el caso de la Guerrilla de San Miguel, su capitán y fundador, Carlos Peñaranda y Escudero, mantenía una íntima relación con el contralmirante Montojo; y en el de la San Rafael, tras ella se encontraba la familia Ynchausti, propietaria de una naviera en Manila. Es obvio que la vaguedad de tales circunstancias impide considerarlas elementos determinantes para la creación de las guerrillas navales; no obstante, como factor concomitante se podría tener en cuenta. Asimismo, sería interesante ahondar en la vida de los voluntarios, tanto en la previa al desarrollo del conflicto como en la posterior a su término, y averiguar su procedencia, dedicación o relevancia en la sociedad filipina del momento y, en el caso de los que optaron por el regreso a la patria, en la española.

Archivos y fuentes documentales

- Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado (BOE)
- Archivo General Militar de Madrid (AGMM)
- Archivo Municipal de Murcia, Hemeroteca
- Biblioteca Central Militar (BCM)
- Biblioteca CEU
- Biblioteca Digital de la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI)
- Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes (BVMC)
- Biblioteca Virtual de Defensa (BVD)
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica (BVPH)
- Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España (BNE).

Bibliografía

- AUGUSTÍN DÁVILA, Basilio: *Memoria dirigida al Excmo. Sr. Ministro de la Guerra de los principales sucesos ocurridos en Filipinas y sitio de Manila durante el mando del teniente general D. Basilio Augustin y Dávila*, Manila, 1898.
- ARTIGAS Y CUERVA, Manuel: *Los periódicos filipinos: la más completa bibliografía publicada hasta la fecha acerca de los papeles públicos filipinos*, Biblioteca Nacional Filipina, Manila, 1909.
- BLANCO Y ERENAS, Ramón: *Memoria que al Senado dirige el general Blanco acerca de los últimos sucesos ocurridos en la isla de Luzón*, Establecimiento Tipográfico de El Liberal, Madrid, 1897.
- Boletín de la Real Sociedad Geográfica*, t. LXXXV, núm. 7-9 (1949), Madrid.
- BORJA, Marciano R. de: *Los vascos en Filipinas*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco (Colección Urazandi), Vitoria, 2014.
- CAVA MESA, Begoña: «Vida cotidiana y sucesos históricos en Manila durante la guerra hispano-norteamericana», en MORALES PADRÓN, Francisco (coord.): *XIII Coloquio de Historia Canaria-Americana. VIII Congreso Internacional de Historia de América (AEA; 1998)*, Ediciones del Cabildo Insular de Gran Canaria, Las Palmas, 2000, 682-725.
- CHECA GODOY, Antonio: «La prensa filipina en español entre dos guerras (1899-1941)», *Revista Internacional de Historia de la Comunicación*, núm. 4, vol. 1 (2015), Asociación de Historiadores de la Comunicación, Universidad de Sevilla.
- CONTRERAS GAY, José: «Las milicias en el Antiguo Régimen. Modelos, características generales y significado histórico», *Chronica Nova. Revista de Historia Moderna de la Universidad de Granada*, núm. 20 (1992), 75-104.
- DÁVILA WESOLOVSKY, Jesús: «Las operaciones en Luzón. Asedio y defensa de Manila, mayo-agosto 1898», en *El Ejército y la Armada en 1898. Cuba, Puerto Rico y Filipinas I. I Congreso Internacional de Historia Militar*, MINISDEF (Monografías del CESEDEN), Madrid, 1999.
- DONOSO JIMÉNEZ, Isaac, y JAÉN TOMÁS, Aarón: *Crónicas de Santiago Mataix sobre la revolución filipina y la muerte de José Rizal*, Ayuntamiento de Alcoy (Biblioteca Alcoyana de Humanidades), 2018.
- FLORES THIES, Jesús: «Los repatriados de Filipinas», *Militaria. Revista de Cultura Militar*, núm. 13 (1999), Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid.
- Guía oficial de las islas Filipinas*, Imprenta Chofré y Comp., Manila, 1896-1898.
- GÜERCA DURÁN, Raquel Erendira: *Las milicias de indios flecheros en Nueva España. Siglos XVI-XVIII* (tesis de maestría), Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.
- LOZANO GUIRAO, Pilar: «Filipinas durante el mandato del general Camilo García de Polavieja», *Anales de la Universidad de Murcia (Letras)*, vol. XLI, núm. 3-4 (1983).
- Manual de instrucción militar y reglamento comentado para el Instituto de Voluntarios de la isla de Cuba*, Imprenta del Diario del Ejército, La Habana, 1892.
- MARÍN CALAHORRO, Francisco: «José Rizal: padre de la nación filipina», *Revista de Historia Militar*, año XLI, núm. 83 (1997), Servicio Histórico Militar y Museo del Ejército, Madrid.

- MARTÍNEZ-RADIO GARRIDO, Evaristo: *La organización de las milicias en Asturias bajo el reinado de Felipe V y el Regimiento Provincial de Oviedo*, MINISDEF, Madrid, 2013.
- MERONI, Graciela: *La historia en mis documentos I*, Huemul, Buenos Aires, 1984.
- MONTEVERDE SEDANO, Federico: *Campaña de Filipinas. La División Lachambre*, Librería de Hernando y Compañía, Madrid, 1898.
- O'DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo: «El Cuerpo de Infantería de Marina, cuestionado y reorganizado a finales de siglo», en *XVI Jornadas de Historia Marítima: «Aspectos navales en relación con la crisis de Cuba (1895-1898)»*, Cuadernos Monográficos del Instituto de Cultura e Historia Naval, núm. 30 (octubre 1997), Madrid.
- OSSORIO BERNARD, Manuel: *Ensayo de un catálogo de periodistas españoles del siglo XIX*, Imprenta y Litografía de J. Palacios, Madrid, 1903.
- PANIGUA, Javier, y PIQUERAS ARENAS, José Antonio (dirs.): *Diccionario biográfico de políticos valencianos (1810-2005)*, Institució Alfons el Magnànim-Fundación Instituto de Historia Social, Valencia, 2006.
- PELLICENA Y LÓPEZ, Joaquín: *La verdad sobre Filipinas*, Tipografía Amigos del País, Manila, 1900.
- PRIMO DE RIVERA Y SOBREMONTÉ, Fernando: *Memoria dirigida al Senado por el capitán general D. Fernando Primo de Rivera y Sobremonte acerca de su gestión en Filipinas*, Madrid, 1898.
- REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA: *Diccionario biográfico español (DB~e)*.
- RIVAS FABAL, José Enrique: *Historia de la Infantería de Marina española II*, Editorial Naval, Madrid, 2007.
- RUIZ DE GORDEJUELA URQUIJO, Jesús: «Los Voluntarios de Fernando VII de Ciudad de México. ¿Baluarte de la capital y confianza del reino?», *Revista de Indias*, vol. LXXIV, núm. 262 (2014), CSIC, Madrid, 751-782.
- SÁNCHEZ PASTOR, Antonio: *Crónica de las promociones de oficiales del Cuerpo de Infantería de Marina (1537-1990)*, Editorial Naval, Madrid, 1991.
- SASTRÓN Y PIÑOL, Manuel: *La insurrección en Filipinas y guerra hispano-americana en el archipiélago*, Imprenta Sucesora de M. Minuesa de los Ríos, Madrid, 1901.
- TORAL, Juan y José: *El sitio de Manila (1898). Memorias de un voluntario*, Imprenta y Litografía Partier, Manila, 1898.
- TORRES RAMÍREZ, Bibiano: *Alejandro O'Reilly en las Indias*, CSIC, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, Sevilla, 1969.
- URQUÍA REDECILLA, Juan («CAPITÁN VERDADES»): *Historia negra. Relato de los escándalos producidos en nuestras colonias durante las últimas guerras*, Editorial Maucci, Barcelona, 1899.
- VÁZQUEZ LIJO, José Manuel: «La Matrícula de Mar y sus repercusiones en la Galicia del siglo XVII», *Obradoiro de Historia Moderna*, núm. 15 (2006), Universidade de Santiago de Compostela, 289-322.
- YANES LUQUE, Miguel Ángel: *Alfredo Chicote Beltrán (1871-1945). Una aproximación a la biografía de un marbellero en Filipinas*.
- YUSTE GONZÁLEZ, Javier: «Siguiendo aguas al USS Don Juan de Austria (parte 1)», *Revista General de Marina*, vol. 263, núm. 11 (2012), Ministerio de Defensa, Madrid, 613-627.

EL CONTRABANDO DE ARMAS DURANTE LA III GUERRA CARLISTA. EL INCIDENTE DEL *DEERHOUND* (1873)

Leopoldo FERNÁNDEZ GASALLA
Colaborador científico.
Universidade de Santiago de Compostela
Recibido: 17/03/2023 Aceptado: 04/05/2023

Resumen

El incidente del *Deerhound* tuvo su origen cuando el 13 de agosto de 1873 el yate británico de ese nombre fue capturado por la goleta española *Buena-ventura*, habiéndolo sorprendido realizando contrabando de armas destinadas a las tropas carlistas. A lo largo de los meses siguientes se desarrolló una ardua contienda diplomática entre el gobierno español y el Foreign Office sobre la legalidad de dicha captura y el alcance de la rectificación exigida a las autoridades españolas y las condiciones en las que debía producirse. El barco británico acabó por convertirse en pieza de cambio para la recuperación de las fragatas *Almansa* y *Vitoria*, las cuales se encontraban bajo custodia de la Royal Navy en Gibraltar. El presente artículo se ha escrito con la intención de profundizar en los hechos, los cuales acabaron por constituirse en un precedente de cómo actuar en casos semejantes desde el punto de vista diplomático y legal.

Palabras clave: *Deerhound*, Tercera Guerra Carlista, 1873, contrabando de armas, Primera República española

Abstract

The *Deerhound* incident came about when, on August 13th, 1873, this British yacht was captured by the Spanish schooner *Buenaventura*, after having been caught smuggling weapons destined for the Carlist troops. Throughout the following months, an arduous diplomatic dispute developed between the Spanish government and the Foreign Office regarding the legality of said capture and the scope of the rectification required from the Spanish authorities and the conditions in which it should take place. The British ship ended up becoming a bargaining chip for the recovery of the frigates *Almansa* and *Vitoria*, which were in custody of the Royal Navy in Gibraltar. This article has been written with the intention of delving into the facts, which ended up becoming a precedent in how to act in similar cases from a diplomatic and legal point of view.

Keywords: *Deerhound*, Third Carlist War, 1873, arms smuggling, Spanish First Republic.

EL 21 de abril de 1872 los partidarios de don Carlos de Borbón –Carlos VII para quienes lo tenían por legítimo heredero del trono de España– comenzaron la III Guerra Carlista, animados por la desunión de la coalición en las filas revolucionarias de quienes habían destronado a Isabel II en septiembre de 1868¹. La contienda comprendió un período convulso a lo largo del cual la monarquía constitucional de Amadeo I fue seguida por la I República, si bien la guerra no concluiría hasta el 28 de febrero de 1876, reinando ya el joven rey Alfonso XII. Entretanto, el Reino Unido disfrutó de un período de razonable estabilidad política, con el liberal William E. Gladstone como primer ministro entre diciembre de 1868 y febrero 1874. Sus deseos de que España encontrase con la elección de Amadeo I «las bendiciones de un gobierno libre y estable», se habían visto defraudados por la llegada de un régimen republicano al cual se tenía por revolucionario². Éste no sería reconocido internacionalmente hasta septiembre de 1874, cuando bajo la dictadura del general Serrano fue nombrado presidente del Consejo de Ministros Práxedes Mateo Sagasta, el cual era ya partidario de la restauración monárquica con Alfonso XII³. En Gran Bretaña gobernaba desde febrero de ese año el partido conservador, con Benjamin Disraeli como primer ministro.

Durante buena parte del conflicto, los carlistas controlaron las áreas rurales de las provincias vasco-navarras y zonas pirenaicas de Cataluña, junto con

(1) Para un resumen de la evolución del movimiento carlista entre 1869 y 1872 y los sucesos conducentes al estallido de la guerra, *vid.* GARMENDIA, 1976: 2-10 y MORAL RONCAL, 2006: 189-197.

(2) RAMM, 1998: 217.

(3) LÓPEZ-CORDÓN, 1976: 72. VILCHES, 2001: 406-407.

áreas del Maestrazgo. Ninguna capital de provincia fue retenida por los insurrectos, moviéndose la sede de su gobierno entre Estella, Tolosa y Durango. Aunque sonado, la conquista de Cuenca el 15 de julio de 1874 no pasaría de ser un episodio efímero, como lo había sido el de la toma de la misma ciudad el 16 de octubre del año anterior⁴. Por su parte, el sitio de Bilbao sostenido con denuedo hasta el 2 de mayo de ese año constituyó un fracaso, impidiendo con ello a los carlistas apoderarse de un núcleo industrial de primer orden y con un puerto a través del cual importar armas y exportar el mineral de hierro de las minas de Somorrostro⁵. Por otra parte, al comienzo de la guerra el armamento escaseaba, se encontraba en mal estado y era de diferentes calibres, siendo así que en mayo de 1872 las dos terceras partes de los voluntarios navarros que se presentaron a tomar las armas se encontraron sin ellas⁶.

En agosto de 1874 llegarían los carlistas a hacerse con la fábrica de armas ligeras de Éibar, la cual unida a la de Placencia ofreció una base industrial capaz de aumentar notablemente su armamento. Al tiempo, algunos oficiales procedentes de la disuelta arma de artillería por el gobierno de Amadeo I en febrero del año anterior no solo organizaban y creaban su arma, sino que montaban y establecían fábricas de armas, de municiones de todas clases, de recomposición, fundiciones y maestranzas en Éibar y al menos en otras seis localidades, aunque la mayoría quedaron reducidas a la fabricación de proyectiles y material auxiliar como carruajes y cureñas⁷. Además de las quince piezas capturadas en el campo de batalla y de las doce fundidas en Arteaga y Azpeitia, las piezas modernas de alma rayada fueron importadas sobre todo desde Inglaterra (10 Vavasseur, 35 Withworth y 6 Woolwich) gracias a los donativos de legitimistas de esos dos países y a los fondos de las diputaciones vasco-navarras⁸. Esto se logró con alguna dificultad, pues, según el general carlista Antonio Brea, en 1873 el embajador español en Londres había logrado que dos baterías compradas por los partidarios de Carlos VII fuesen incautadas por las autoridades británicas⁹. No obstante, el propio Brea afirma que «la marina de guerra no pudo evitar ni uno solo de los desembarcos en la costa carlista». Gracias a ello, tras el sitio de Bilbao la artillería carlista contaba, según Brea, con veintidós cañones de fabricación extranjera desembarcados en una primera tanda y otras cuarenta piezas de artillería en un segundo envío¹⁰.

En cualquier caso, la cortedad de fondos y las dificultades para transportar las piezas a España influyó en que no se dispusiese de más medios. Lo

(4) FERRER: 1959 XXVI: 246-255.

(5) GARMENDIA, 1976: 23.

(6) PIRALA, 1878 IV: 6.

(7) PIRALA, 1878 IV: 188. RUIZ DANA, 1887: 137. RUIZ DANA, 1876: 232. BREA, 1897: 73, 180. GARMENDIA, 1976: 14, 16-17 y 21. MORAL RONCAL, 2006: 205-206.

(8) BREA, 1897: 178-179. GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 13-19. También se importaron seis piezas Krupp de fabricación prusiana.

(9) Por esta razón hubo que adquirirlas de nuevo. BREA, 1897: 72.

(10) BREA, 1897: 179-180.

limitado de la artillería y de la caballería carlista impediría a sus tropas extender su dominio fuera de los límites de las provincias vascas y de Navarra¹¹. Pese a ello, según el teniente general Ruiz Dana, miembro del Cuartel General del Ejército del Norte desde 1872 y jefe de su Estado Mayor desde 1874, un número no escaso de jefes y oficiales se habían sumado al ejército de Carlos VII, los cuales le «sirvieron grandemente para organizar e instruir su gente, que armaban, vestían y equipaban con los continuos y no pocos recursos que en armas, vestuario, equipo, municiones, artillería y material de todas clases recibían del extranjero»¹². Todo esto era consecuencia de la insistencia de los dirigentes carlistas en organizar unas fuerzas armadas regulares, no solo para hacer frente al enemigo, sino también para presentarse en Europa como una opción política respetable¹³. Siempre según Ruiz Dana, «a mediados de 1874 recibían artillería de varios sistemas, todos modernos, y al finalizar aquel mismo año contaban ya con unas ochenta piezas regularmente dirigidas y servidas»¹⁴. Por su parte, Pardo San Gil da cuenta de que si en julio de 1873 disponían de tan solo seis cañones, al final de la contienda habían acumulado 91¹⁵. A lo largo de la guerra los carlistas capturaron 15 cañones a los liberales, fabricando aproximadamente otros 25 más¹⁶. Del extranjero trajeron otros 80¹⁷. La primera ocasión en que lograron emplear la artillería en campo abierto sería el 23 de septiembre de 1874 en Biurrun¹⁸.

Pese a todas estas adquisiciones y al aporte de los fusiles fabricados en Éibar, Ermua y otros lugares, a lo largo de la guerra el bando carlista sufriría de una necesidad permanente de obtener armas y municiones en el extranjero, aunque en ocasiones lograsen apoderarse de arsenales del enemigo¹⁹.

La firma del Convenio de Amorebieta el 24 de mayo de 1872, como consecuencia de una primera derrota de los carlistas navarros y vizcaínos, no impidió que la sublevación se reanudase en diciembre de ese mismo año²⁰. En septiembre contaban con unos 24.000 hombres en las provincias vasco-navarras²¹.

(11) HERNANDO, 1877: 116-117. MORAL RONCAL, 2006: 206-207. Con todo, esta inferioridad no impidió algunas victorias relevantes de los insurgentes, como la de Montejurra (noviembre de 1873). En esta batalla se opusieron doscientos caballos carlistas a más de mil liberales y ocho cañones de montaña frente a veintiocho de los liberales. BREA, 1897: 63.

(12) RUIZ DANA, 1876: 231.

(13) MORAL RONCAL, 2006: 198-199.

(14) RUIZ DANA, 1876: 231.

(15) PARDO SAN GIL, 2000: 371.

(16) La fábrica de proyectiles de Vera se vio obligada a fabricar munición de quince calibres diferentes debido a la heterogeneidad de la procedencia de las bocas de fuego. BREA, 1897: 188-189. GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 19-20.

(17) PARDO SAN GIL, 2000: 376.

(18) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 19.

(19) RUIZ DANA, 1887: 104, 137. FERRER, 1958: 33-34. GARMENDIA, 1976: 14. FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 15-21. MORAL RONCAL, 2006: 205, 237, 255.

(20) PARDO SAN GIL, 2000: 360. MORAL RONCAL, 2006: 228.

(21) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 27-28.

Por su parte, las fuerzas leales al gobierno central, reorganizadas en un nuevo ejército del norte desde el 7 de enero de 1873, se encontraron con gravísimos problemas estratégicos derivados en gran parte por el insurreccionalismo de los llamados *intransigentes*, partidarios del cantonalismo y de la revolución democrática. La Guerra Carlista, el inicio de la guerra de Cuba el 10 de octubre de 1868 y la sublevación de la base naval de Cartagena, la cual se mantuvo desde el 12 de julio de 1873 al 13 de enero de 1874, obligaron a la marina española a repartir sus unidades entre tres escenarios de guerra muy distantes entre sí²². Por tanto, solo una pequeña flotilla compuesta por una goleta, tres cañoneros a vapor y varias escampavías –lanchas del servicio aduanero– estaba preparada para tratar de vigilar la costa vasca, teniendo por cabeza al comandante de Marina de Santander²³. A pesar de que los liberales controlaban los principales puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, como Bilbao, San Sebastián y Fuenterrabía, como ya se ha visto, los carlistas lograron en repetidas ocasiones introducir armas y municiones por mar²⁴. Los carabineros del gobierno liberal fueron incapaces de acabar con el tráfico de armas, contando muchos carlistas con la ayuda de los pescadores locales, los cuales cargaban las armas mar adentro trayéndolas a puerto tras una fingida jornada de pesca²⁵.

Los insurgentes habían comenzado la contienda provistos de las armas existentes en los depósitos de las milicias locales, pero necesitaban introducir fusiles a gran escala y, además armonizar sus sistemas para poderlos municionar, ya que había partidas en las que oscilaban desde el trabuco de chispa hasta el fusil Remington y el Minié. Los esfuerzos para conseguir



Ilustración 1. C. CONTRERAS: «Don Tirso de Olazábal Arbelaiz y Lardizábal, diputado por San Sebastián» (1867-1869)

(22) Lo mismo ocurría con el ejército de tierra. PARDO SAN GIL, 2000: 365. MORAL RONCAL, 2006: 205. Para una descripción detallada de la actuación de la Armada española durante la III Guerra Carlista, *vid.* ANCA, 2014.

(23) PARO SAN GIL, 2000: 377. PARDO SAN GIL, 2006: 439.

(24) PARDO SAN GIL, 2006: 439. MORAL RONCAL, 2006: 205.

(25) MORAL RONCAL, 2006: 205.

armas y fusiles en el extranjero tropezaron en un comienzo con la impericia de las autoridades carlistas²⁶. No obstante, los obstáculos acabarían siendo vencidos.

En Inglaterra se encontraron pocos fusiles y dispersos. Por su parte, el teniente coronel carlista don Alejandro Argüelles había acordado en Bélgica la compra de una partida del tipo Chassepot a 44 pesetas la unidad. Sin embargo, la localización en Francia de una gran partida a precio mucho más reducido lo condujo a rescindir el contrato²⁷.

El 21 de abril de 1873 el exdiputado carlista don Tirso de Olazábal adquirió en una subasta celebrada en París 9.250 fusiles y un millón de cartuchos²⁸. Se trataba de rifles Allen y Bredan modelo 1857, procedentes de los excedentes que el ejército de los Estados Unidos disponía tras el final de la guerra civil en mayo de 1865. Estos habían sido comprados por el gobierno francés para proveer a sus tropas durante la guerra franco-prusiana. Tras la derrota de las tropas de Napoleón III y la caída del II Imperio en enero de 1871, las nuevas autoridades republicanas francesas se encontraban acuciadas por la necesidad de allegar recursos económicos con los que pagar las indemnizaciones de guerra impuestas por Alemania. A pesar de no sentir simpatía por los carlistas y de compartir ideales con la República española, el gobierno de Thiers fingió creer que estaba vendiendo las armas a los gobiernos español y británico. Por lo tanto, aceptaron desprenderse de los rifles a un precio de 25 francos cada uno, siempre que fuesen comprados por millares. Esto constituía un verdadero saldo, dado que habían sido considerados además como excelentes por el armero carlista que los examinó. En vista de ello, en una subasta celebrada en Versalles, Olazábal se hizo con 8.000 de ellos, así como con los correspondientes cartuchos a razón de 45 pesetas el millar. Por su parte, don Alejandro Argüelles adquirió otros 3.000. De ese modo, entre ambos acumularon 11.000 fusiles y dos millones de cartuchos²⁹.

Introducir armas a través de la frontera española directamente desde Francia al País Vasco era caro, lento y no exento de riesgo en esos días, puesto que el gobierno de Madrid conservó siempre la villa fronteriza de Irún pese a la presión carlista y al cerco sistemático al que fue sometida entre el 4 y el 11 de noviembre de 1874³⁰. Con el objeto de burlar esta vigilancia y la de la gendarmería francesa, los carlistas compraron el velero *Queen of the Seas* y el yate de vapor *Deerhound* para transportar los fusiles y los cartuchos a Inglaterra y, desde allí, pasarlos de contrabando a España. Fue el primero de esos buques el que los transportó a través del canal de la Mancha hasta Inglaterra, donde Olazábal recibió el cargamento³¹.

(26) PIRALA, 1878 IV: 513-514.

(27) PIRALA, 1878 IV: 514.

(28) FERRER, 1958: 33-34.

(29) PIRALA, 1878 IV: 514. FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 16.

(30) SERRANO; PARDO, 1876: 809-814. PIRALA, 1878 IV: 513. GARMENDIA, 1976: 28.

(31) PIRALA, 1878 IV: 515. FERRER, 1958: 33-34.

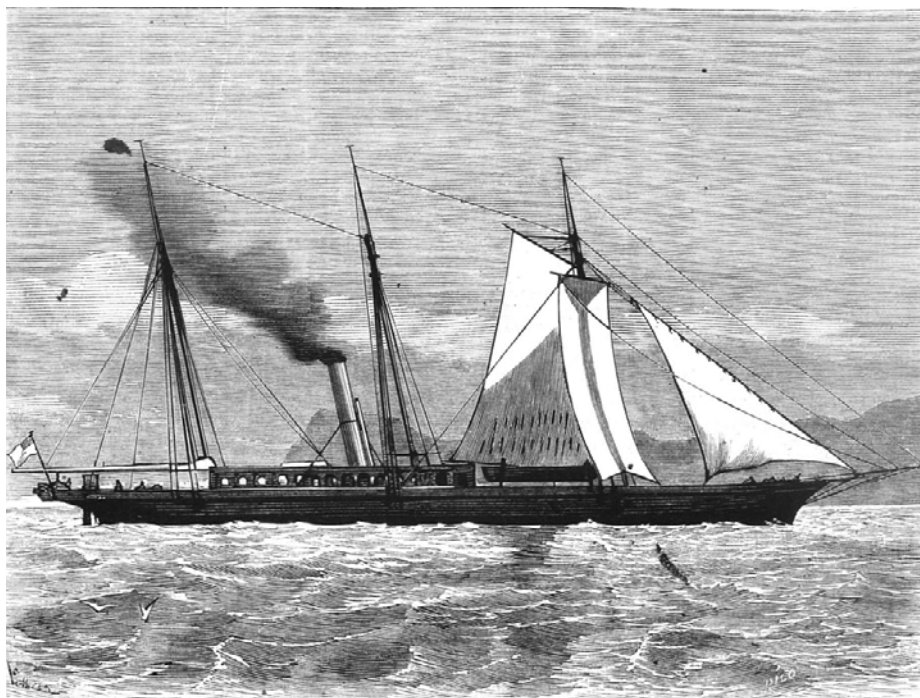


Ilustración 2. Yate *Deerhound*. *La Ilustración Española y Americana*, 16/09/1873, p. 565

El 21 de junio, el primer secretario de la embajada de España en Londres, don José Argaiz y Vildósola, escribió al conde Granville, secretario de Estado de Asuntos Exteriores británico, transmitiéndole sus sospechas de que el bergantín *Queen of the Seas* estaba a punto de zarpar hacia España desde Plymouth llevando las armas y municiones para los carlistas y no hacia Alejandría, como sus propietarios habían declarado. Como este equipo serviría para fomentar la guerra civil en España, solicitó a Granville que diese orden a las autoridades de la Aduana de dicho puerto inglés de que investigaran la legalidad del destino del *Queen of the Seas*³². La remesa había sido enviada a Inglaterra para hacer ver al gobierno francés que estos suministros militares habían llegado a su destino previsto³³.

Dos días antes, las autoridades aduaneras británicas habían dirigido a Argaiz una carta comunicándole que el día 18 había llegado el *Queen of the Seas*, de Jersey, al mando del capitán Quenault, procedente de El Havre. Venía este cargado con unas 150 toneladas de carbón, 9.000 fusiles y bayo-

(32) *British and Foreign State Papers*, 1881: 508

(33) PARDO SAN GIL, 1997: 108.

netas, alrededor de 1.500.000 cartuchos, 4.000 yardas de tela de arpillera para uniformes y otros artículos diversos de descripción similar. Para falsificar la legalidad de este envío, las armas habían sido enviadas desde El Havre bajo una cuantiosa fianza. Este dinero había sido depositado ante las autoridades aduaneras y sería devuelto a los fiadores una vez que presentasen un documento firmado por el cónsul de Francia en el puerto de descarga, declarando que tales armas habían llegado realmente a dicho puerto³⁴. El 27 de junio, Argaiz envió una nueva carta a Granville desde la legación española en Londres, anunciándole que por medio de comunicaciones confidenciales había sabido que el vapor *Deerhound*, surto por entonces en Plymouth, estaba destinado a recibir en alta mar las armas y municiones en cuestión del *Queen of the Seas*. Además, el propietario registrado del vapor no era otro que el coronel Stuart, secretario de honor del Comité Carlista en la capital inglesa. Por ello, Argaiz solicitó al Gobierno de Su Majestad Británica que impidiera la salida de puerto de este buque, cuya finalidad era «ostensiblemente sospechosa». Ese mismo día Granville respondió aceptando la petición española y ordenando una investigación respecto de los buques mencionados. Desafortunadamente, según un telegrama que acababa de recibir de Plymouth, el *Queen of the Seas* había salido de ese puerto hacia Alejandría a las 15:30 del día 26 con todo el cargamento mencionado³⁵.

Charles Edward Stuart, *comte d'Albanie*, antiguo comandante del ejército austriaco, era conocido como «el Príncipe» en los círculos sociales ingleses y en otros lugares, por ser hijo del pretendiente jacobita al trono escocés. Gracias a los contactos de Stuart, el legitimismo francés había estado apoyando la causa de don Carlos, mientras que el coronel MacIver, un exoficial del ejército confederado norteamericano, ejercía como presidente del Comité Carlista en Gran Bretaña³⁶.

La salida del *Deerhound* fue inicialmente detenida por el gobierno británico, ya que lord Granville declaró a Argaiz que el Gobierno de Su Majestad no dejaría de tomar todas las medidas que la ley permitiese «para evitar el envío desde este país de cualquier expedición hostil al Gobierno español»³⁷. Finalmente, Granville respondió a Argaiz el 1 de julio que los asesores legales de la corona británica habían llegado a la conclusión de que el Gobierno no podía ayudar a la embajada española³⁸. Como el puerto egipcio de Alejandría había sido declarado destino del barco, este tenía derecho legal a zarpar, dado que el cargamento se enviaba a un país no afectado por el embargo de armas³⁹. En consecuencia, la embajada española en Londres escribió al cónsul español en Bayona, don Manuel de Alarcón, para instarle a que hiciera lo posible por

(34) *British and Foreign State Papers*, 1881: 509

(35) *British and Foreign State Papers*, 1881: 509-510.

(36) McDONALD, 1888: 238-239.

(37) *British and Foreign State Papers*, 1881: 510.

(38) *British and Foreign State Papers*, 1881: 510.

(39) FERRER, 1958: 33.

impedir la entrega del alijo a los carlistas⁴⁰. Según el escritor y oficial de las tropas de don Carlos Francisco Hernando Eizaguirre, los esfuerzos de Alarcón y de la policía francesa para «hacer desaparecer aquel centro perpetuo de conspiración y aquel arsenal carlista» habían resultado inútiles, pues todas las noches seguían pasando por la frontera «hombres, caballos, fusiles, uniformes, cartuchos y hasta cañones»⁴¹.

Una vez en alta mar, el *Deerhound* recibió 3.000 rifles y 200.000 cartuchos a bordo procedentes del *Queen of the Seas*⁴². En la noche del 14 al 15 de julio, la tripulación del yate inglés logró llevar a tierra una parte de este cargamento en la playa de Oguella, a unas tres millas de Lequeitio, al amparo de varios batallones carlistas⁴³. De hecho, el 26 de julio de 1873 *Faro de Vigo* daba cuenta a sus lectores de que un periódico editado en Bayona informaba de cómo un barco inglés había desembarcado unos 12.000 fusiles y seis millones de cartuchos para los insurgentes⁴⁴. Esta llegada extraordinaria de suministros coincidió con la víspera de una nueva entrada en España de Carlos VII, después de la fracasada del 2 de mayo. Así pues, pocas dudas puede haber de que esta operación había sido planeada para potenciar la potencia de las fuerzas rebeldes en el momento crucial de la salida a escena de su soberano.

El 31 de julio, el experimentado cónsul británico en Bayona, Fergus James Graham, informó al embajador de Su Majestad en París, lord Lyons, de que el día 22 había arribado a ese puerto el yate a vapor *Deerhound*, y que, tras tomar una provisión de carbón y un certificado sanitario, había vuelto a hacerse a la mar lo antes posible. La Aduana se había comportado con él «en la forma habitual en que siempre se trata a los buques de su descripción». De hecho, solo porque el cónsul Alarcón le había hecho llegar un informe informándole que el *Deerhound* transportaba una gran cantidad de armas y municiones desde El Havre, Graham había decidido comunicarle el asunto al lord Lyons. Según el cónsul español, el *Deerhound* había ido más tarde a San Juan de Luz y, desde allí, a la costa de España, donde su cargamento fue entregado a los carlistas⁴⁵. Teniendo en cuenta lo que Hernando nos dice sobre el contrabando impune de armas, es más que posible que Graham hubiese preferido mantenerse al margen de este asunto. En cualquier caso, este cargamento de 600 fusiles, un cañón y algo de munición fue desembarcado el 28 de julio en el cabo Higuier, cerca de Fuenterrabía, protegido por un millar de carlistas⁴⁶.

Sin embargo, las aventuras del *Queen of Seas* y el *Deerhound* estaban lejos de haber concluido. El 13 de agosto, cuando por precaución la tripula-

(40) FERRER, 1958: 34.

(41) HERNANDO, 1877: 9-10. Bayona se hallaba repleta de carlistas desde antes del comienzo de la guerra. MORAL RONCAL, 2006: 195.

(42) PARDO SAN GIL, 2006: 439.

(43) PARDO SAN GIL, 2006: 439.

(44) *Faro de Vigo*, 26-07-1873: 2.

(45) *British and Foreign State Papers*, 1881: 510-511.

(46) PARDO SAN GIL, 1997: 110. PARDO SAN GIL, 2006: 439.



Ilustración 3. Desembarco de armas en la costa de Vizcaya por las tropas carlistas

ción del *Deerhound* decidió continuar la operación un día después, solo habían desembarcado 455 fusiles y 100.000 cartuchos de los 2.220 y 200.000 que respectivamente iban a bordo⁴⁷. Poco después, el yate inglés fue capturado por la goleta española *Buenaventura* en mar abierto. Los oficiales y la tripulación fueron encarcelados y se confiscaron 1.750 rifles Berdan y 100.000 cartuchos⁴⁸. Tres días después el coronel Kirkpatrick, «Representante Militar de Don Carlos VII en Londres», llamó la atención de lord Granville sobre este incidente en aguas francesas⁴⁹. Edward Kirkpatrick de Closeburn (1841-1925) era un súbdito estadounidense de origen escocés que había sido designado para el mencionado cargo el 27 de julio de 1873, tras participar en la guerra carlista junto a nobles legitimistas voluntarios de otros países. Con la presidencia del Comité Carlista asumió la responsabilidad de las actividades de propaganda y contrabando marítimo para proporcionar armas desde Londres. Actuaba como tesorero el conde de Crouel de Prez. En la capital británica, la causa carlista también contaba con el apoyo del redactor jefe del periódico católico *Westminster Gazette*, Edmund Sheridan Purcell, y del joven Patrick Keyes O'Clery, diputado por

(47) PARDO SAN GIL, 1997: 110.

(48) PIRALA, 1878 IV: 516. FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 16. *British and Foreign State Papers*, 1881: 514.

(49) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511.

Wexford⁵⁰. Este último solicitaría sin éxito el 5 de mayo de 1874 ante la Cámara de los Comunes que el gobierno de Disraeli reconociera a las tropas carlistas como beligerantes⁵¹.

Las primeras noticias sobre la captura del *Deerhound* aparecieron en los periódicos británicos el 14 de agosto, aunque de forma contradictoria. El *Standard* dio cuenta del contenido de un telegrama enviado desde Biarritz, según el cual los simpatizantes carlistas afirmaban que se había ultrajado la bandera británica y violado la neutralidad francesa. Por otro lado, el conservador *The Pall Mall Gazette* aseguraba que, aunque ondeaba los colores británicos, el *Deerhound* «fue utilizado por oficiales carlistas con fines carlistas, y fue capturado en flagrante delito». Por lo tanto, lo único discutible era si el decomiso había tenido lugar en aguas francesas o no, cosa complicada de dilucidar —continuaba el artículo— ya que nadie parecía tener claro dónde empezaban o terminaban estas. Sea como fuere, para entonces se sabía ya que el coronel Stuart y la tripulación se hallaban detenidos en San Sebastián y que serían juzgados como piratas⁵².

Cuatro días después llegaba a Madrid un telegrama enviado desde París cuyo contenido se publicó en la primera página de varios periódicos de la capital española. Se decía en él que, según informes oficiales franceses, el *Deerhound* había sido capturado fuera de las aguas jurisdiccionales de Francia. Por lo tanto, su gobierno no tenía absolutamente nada que ver con este tema⁵³. De hecho, el gobierno de París se encontraba más preocupado por la radicalización del régimen republicano español que por las actividades carlistas, las cuales eran permitidas en su territorio y muy protegidas por los monárquicos legitimistas franceses⁵⁴. Así pues, a partir de entonces el asunto del *Deerhound* se desarrollaría cómo un contencioso entre España y el Reino Unido.

La revista londinense *The Spectator* publicó el 23 de agosto un largo artículo sobre el *Deerhound*, el cual explicaba en sus primeras líneas cómo este tema parecía que «probablemente iba a proporcionar una amplia cosecha de cuestiones que involucraban principios de derecho internacional tan grande como lo había hecho la Guerra Civil estadounidense». El periodista se lamentaba de que «los instintos comerciales o el partidismo político» de su nación siempre involucrasen a Gran Bretaña en estas trifulcas, pero estaba claro que los derechos e intereses británicos debían mantenerse⁵⁵.

El 26 de agosto, el diario liberal progresista madrileño *La Iberia* transcribía en su primera página unos párrafos copiados de «una correspondencia de Londres». Allí, un autor anónimo daba cuenta de cómo la captura del *Deer-*

(50) DUPONT, 2020: 132, 217, 224, 334.

(51) BREA, 1897: 498. FERRER, 1959 XVII: 49-50 y 290.

(52) *The Pall Mall Budget*, 15-08-1873: 36.

(53) *La correspondencia de España*, 20-08-1873: 1. *La Iberia*, 21-08-1873: 1. *La Igualdad*, 21-08-1873: 1.

(54) MORAL RONCAL, 2006: 242.

(55) *The Spectator*, 23-08-1873: 1061-1062.

hound había abierto un debate y la forma en que este se había reflejado en la prensa londinense. *The Standard*, *Westminster Gazette* y varios otros periódicos, que apoyaban la causa carlista en Inglaterra, habían «clamado al cielo» por la incautación del *Deerhound*. Estas publicaciones habían asumido que el incidente había ocurrido fuera de aguas jurisdiccionales españolas, exigiendo al Gobierno de Su Majestad Británica que solicitase la liberación inmediata del buque, la del coronel Stuart y su acompañante —el capitán Travers—, así como solemnes disculpas por la ofensa infligida a los colores británicos. Periódicos más imparciales opinaban que el primer punto a aclarar era si el *Deerhound* tenía armas a bordo destinadas a los carlistas. De probarse esto y el desembarco de armas en España, «Gran Bretaña no podría considerar como propia la causa de aquellos de sus súbditos que traían material de guerra a un país amigo», aun cuando la República española no hubiera sido reconocida oficialmente por el Reino Unido. Por tanto, lo que deberían hacer los ministros británicos sería interceder informalmente por el coronel Stuart para que no recibiese una sentencia demasiado dura⁵⁶.

El 1 de septiembre, lord Granville envió un telegrama al cónsul británico en Bayona, indicándole que se dirigiera a San Sebastián para averiguar todos los detalles concernientes al *Deerhound* «antes y después de la captura», la posición en la que se encontraba cuando fue capturado, y el trato dado a los oficiales y tripulantes, así como las intenciones de las autoridades españolas sobre ellos. El cónsul Graham siguió las órdenes e inmediatamente zarpó hacia la ciudad vasca desde Socoa, ya que el país estaba lleno de insurgentes. Después de haber investigado el tema, se dio cuenta de que los relatos de la captura eran muy diferentes, hasta el punto de que decidió dar cuenta de ambos a Granville⁵⁷.

El coronel Stuart y el capitán Travers habían declarado que el *Deerhound* había sido abordado por el cañonero español *Buenaventura* a las 18:50 en aguas francesas, frente a la entrada del río Adour, a una distancia de 3 a 4 millas del punto más cercano a la costa de España. No se habían descargado armas en este viaje, porque los arreglos estaban hechos para la noche siguiente. Por el contrario, el capitán del *Buenaventura* aseguró que la embarcación había sido tomada a unas 9 u 11 millas de la costa francesa, es decir, en aguas internacionales. La cañonera se había acercado al *Deerhound* bajo bandera británica, izando la bandera española cuando se encontró a poca distancia y enviando una lancha al yate carlista. El subteniente Joaquín Barriere había encontrado a bordo gran cantidad de fusiles y municiones para los insurgentes. Por eso, el *Buenaventura* había remolcado el yate hasta San Sebastián. El coronel Stuart y el capitán Travers no tuvieron inconveniente alguno en admitir que las armas a bordo iban a ser entregadas a los carlistas. Como se ha visto anteriormente, habían sido transbordadas desde el *Queen of the Seas* en alta mar. Sin embargo, según Stuart, la tripulación ignoraba el asunto cuando

(56) *La Iberia*, 26-08-1873: 1.

(57) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511.

fue enrolada en Plymouth, creyendo que el viaje sería un crucero de placer por el Mediterráneo⁵⁸. *La Ilustración Española y Americana* informó de que el *Deerhound* había pertenecido originalmente al constructor de buques londinense Mr. Lancaster, publicando incluso un grabado de la embarcación⁵⁹. De hecho, este barco había tenido una historia bastante notable. A la altura de 1864 pertenecía a la firma Fraser, Trenholm & Co., de Liverpool, que había actuado como agente confederado en ese puerto durante la guerra civil americana. El *Deerhound* había sido, en realidad, propiedad de los *rebeldes*. Prueba de ello es que su capitán, Evan Parry Jones, había rescatado al comandante y a la tripulación del barco sudista *Alabama* cuando fue hundido por el USS *Kearsarge* frente al puerto francés de Cherburgo. El *Deerhound* había sido construido en 1858 para el duque de Leeds, en el astillero de John Laird Birkenhead, como un barco de tres mástiles, de acero, con hélice de tornillo y desplazando aproximadamente 190 toneladas. Poco después lo había comprado John Lancaster, un rico ingeniero y hombre de negocios de Lancashire. Tras el rescate del *Alabama*, el *Deerhound* fue vendido a sir George Stuckley. En la apertura del canal de Suez en 1869, había sido el primer yate británico en hacer su entrada⁶⁰. En noviembre de 1873 se encontraba matriculado en Southampton⁶¹.

Según Graham, los prisioneros del *Deerhound* fueron bien tratados a bordo del *Buenaventura* y también en la ciudadela de San Sebastián, aunque los hombres de la tripulación afirmaban que algunos de sus bienes habían sido robados a bordo o en tierra cuando los trasladaron a tierra. El cónsul británico en Bayona había encontrado a Stuart y sus hombres custodiados en habitaciones decentes, donde les daban comida adecuada consistente en sopa, pan blanco y carne una vez al día. A su vez, el jefe de Marina de San Sebastián comunicó al cónsul que la intención del Gobierno era llevarlos a Ferrol para ser juzgados⁶².

El 11 de septiembre de 1873 lord Granville escribió a Hugh G. MacDonell, encargado de negocios británico en Madrid, explicándole que había estado a la expectativa de que le informase de cuáles era las explicaciones que el Gobierno español ofrecía sobre la captura y detención del *Deerhound* y su tripulación. Como aún no había llegado tal aclaración, le transmitió la sorpresa y el pesar del Gobierno de Su Majestad Británica por ello. Las autoridades españolas no habían hecho ninguna alegación sobre las circunstancias de la captura del buque que pudieran justificarla en virtud del derecho internacional. La captura del *Deerhound* y su tripulación era, pues, una violación flagrante de los derechos del Reino Unido. Por tanto, MacDonell recibió instrucciones de presionar al Gobierno español para que este diese «órdenes

(58) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511-512.

(59) *La Ilustración Española y Americana*, 16-09-1873: 565

(60) BAYNE, 2013.

(61) *British and Foreign State Papers*, 1881: 521.

(62) *British and Foreign State Papers*, 1881: 511-512.

de entrega del buque y de liberación de su tripulación». Esto último resultaba indispensable y con ello «haría honor a sus sentimientos de honor y justicia». Por otra parte, el Gobierno de Su Majestad se mostraba «muy deseoso de evitar toda acción que pudiera, incluso indirectamente, parecer una injerencia en España o en favor de la causa carlista». Sin embargo, esta consideración no podría ir en contra de «la imposibilidad de su sometimiento a un grave daño a su nación»⁶³.

El 13 de ese mismo mes Granville recibió una carta escrita por MacDonell en Madrid cinco días antes, en la que se incluían dos documentos que le había facilitado el ministro de Ultramar sobre la captura del *Deerhound*⁶⁴. Santiago Soler y Pla (1839-1888) había sido nombrado para dicho ministerio apenas el 8 de septiembre, pero como anteriormente había estado ejerciendo como ministro de Estado (Asuntos Exteriores) entre el 19 de julio y la citada fecha, el asunto del *Deerhound* entraba dentro de su jurisdicción. El nuevo ministro tenía que hacer frente al escaso reconocimiento internacional de la República española, siendo la arrogante actitud del Gobierno británico en este caso una de las consecuencias de esta falta de crédito⁶⁵. Sea como fuere, MacDonell consideraba ambos documentos bastante insatisfactorios. En su opinión, la única declaración de importancia contenida en estos documentos era que el *Deerhound* había sido transportado y capturado en alta mar⁶⁶. En el primer documento fechado el 13 de agosto, el comandante de Marina de la provincia y capitanía del puerto de Santander, el brigadier don Joaquín de Posadillo y Bonelly, transmitía al ministro Soler la comunicación hecha por el comandante de la goleta de guerra *Buenaventura* tras haber entrado en este puerto. Al contrario de lo que expresaba el encargado de asuntos británico, el teniente Camilo Arana, comandante del *Buenaventura*, había dado información detallada de la actividad de contrabando desarrollada por el *Deerhound*. Las escampavías *Donostiarra*, *Guadalupe* y *Vigilante*, comandadas respectivamente por Manuel Carrera, y los patrones Melchan Sagarsusa y Daniel Chausti, informaron de cómo el vapor inglés se había acercado a la costa española a una distancia de una milla y media al oeste de cabo Higuer. Varios botes carlistas lo esperaban, haciendo señales a la montaña donde sus tropas se hallaban emboscadas. Un pequeño bote con cuatro hombres había sido arriado de los pescantes de estribor del vapor, el cual, después de ser inspeccionado por la escampavía *Vigilante*, hizo que el *Deerhound* se dirigiera hacia el noreste. La *Buenaventura* lo persiguió hasta que confirmó su avistamiento a una distancia de 11,5 millas al norte del cabo Higuer. Entre los documentos que el vapor inglés llevaba a bordo había uno que el administrador de

(63) *British and Foreign State Papers*, 1881: 512-513.

(64) *British and Foreign State Papers*, 1881: 513-514.

(65) Palomas, 2022. El día 6 el presidente Salmerón se había lamentado en sesión parlamentaria del escaso reconocimiento internacional de la República Española: «vivimos en un completo aislamiento; nos estiman casi todas las naciones como un verdadero peligro». *Diario de Sesiones de las Cortes*, 6-09-1873: 2124-2125. LÓPEZ GONZÁLEZ, 1992: 326.

(66) *British and Foreign State Papers*, 1881: 513-514.

aduanas francés le había entregado a su capitán en Bayona el 23 de julio, en el cual figuraba que salía a la mar en lastre, así como la lista de la tripulación firmada por este último en Plymouth un mes antes. Sin duda, los cuatro hombres que figuraban en dicha lista y no se encontraban a bordo eran los que habían sido vistos la noche anterior por la tripulación del *Vigilante* remando en el pequeño bote antes mencionado. Un marinero llamado Facundo Salavarría, natural de Ea, había sido tomado a bordo como piloto para Bayona en San Juan de Luz. Sin embargo, Salavarría había guiado al *Deerhound* al lugar donde se iban a desembarcar las armas. En ese punto, dos lanchas blancas tripuladas por franceses habían desembarcado unas 40 cajas de cartuchos, que estaban preparadas sobre la cubierta. El teniente Arana declaró que casi lo mismo se había deducido de algunas declaraciones de los hombres del *Deerhound*. A su vez, los marineros de las escampavías reconocieron que este barco era el mismo que se había usado para los desembarcos anteriores, referidos a Arana el 30 de junio. También indicó que no podía informar con precisión total sobre las armas y las municiones confiscadas, puesto que el oficial examinador no había abierto los camarotes y otros compartimentos cerrados, pero estaba perfectamente claro que el *Deerhound* había sido capturado en alta mar, fuera de las aguas de jurisdicción extranjera⁶⁷.

El propio don Joaquín de Posadillo informó el ministro de Marina el 16 de agosto de que el comandante de la *Buenaventura* había depositado en el parque de artillería de San Sebastián 1.545 rifles Berdan, 103.000 cartuchos de metal y 17 trompetas de cobre de lo transportado por el *Deerhound*. Su tripulación estaba compuesta por 16 personas, aunque solo había 12 a bordo, junto con el mencionado piloto vasco⁶⁸.

El 4 de septiembre, el cónsul británico en Bilbao, Horace Young, había escrito a lord Granville comunicándole la falta total de respuesta del vicecónsul honorario británico de San Sebastián, José de Brunet, aunque se lo había solicitado en dos ocasiones. Young incluyó una copia de la declaración dictada por la tripulación del *Deerhound*, en la que diez de sus hombres solicitaron su «favor y apoyo en este asunto secreto». Según ellos, habían sido «llevados con la impresión de un viaje de placer fletado a Malta por la oficina del consignatario de buques». El coronel Stuart ya había probado en su declaración que la tripulación era inocente de cualquier otra cosa. Se le había proporcionado los uniformes ordinarios, tal y como en todos los yates se acostumbraba a hacer, los cuales incluso llevaban los botones del Royal Yacht Club. Las banderas de la Cruz de San Jorge en los botes y las hojuelas ordinarias de los salarios de yates les confirmaron esa impresión. Por lo tanto, creyeron que todo era correcto hasta que, después de dejar Reardon, se dirigieron a Belle-Île (Bretaña) con seis franceses y un piloto. Durante unos días navegaron, hasta que se encontraron con un bergantín –el *Queen of the Seas*– y se

(67) *British and Foreign State Papers*, 1881: 514-515.

(68) *British and Foreign State Papers*, 1881: 515.

procedió a la entrega de los suministros militares mencionados anteriormente. A continuación navegaron a San Juan de Luz, y desde allí a la costa española. El capitán Travers dijo a la tripulación que lo que estaban haciendo no era ilegal, y «solemnemente declaró que habían sido tomados a bordo para decidir una apuesta de 2,00 libras, para llevarlos a España como regalo para un amigo». Fue sólo entonces cuando se planteó su sospecha, y se encontraron «en una trampa»⁶⁹.

A pesar de habersele informado de todos estos detalles, MacDonell consideró «insuficiente e incompleta» la explicación proporcionada por el gobierno español. Es difícil determinar qué otra evidencia podría haber sido exigible, considerando que la propia tripulación del *Deerhound* había admitido incluso el haber participado involuntariamente en el contrabando de armas. Además, Richard Grant, secretario del Royal Yacht Squadron, había escrito a los periódicos el 29 de agosto para informar de que el capitán Travers, el cual usaba las iniciales del club en sus botones, «no era y nunca había sido miembro ni tampoco miembro honorario del club, y que el *Deerhound* carecía de conexión con el club»⁷⁰.

No obstante, el encargado de asuntos británico en Madrid escribió a lord Granville el 13 de septiembre señalando las explicaciones del Gobierno española como faltas de claridad. A MacDonell le habían sido transmitidas instrucciones por Granville en un telegrama del 11 y, conforme a ello, había pedido audiencia al presidente de la República, Emilio Castelar. El jefe del Estado español, el cual había sido elegido por el Parlamento solo cinco días antes, le respondió que, debido a esta circunstancia y al estado crítico de las cosas en España, no estaba preparado para dar una respuesta. Sin embargo, le aseguró a MacDonell que usaría toda su influencia para obtener una solución favorable a la cuestión, una vez que hubiese podido familiarizarse con los detalles del caso y que presentaría el asunto ante el Consejo de Ministros. Su interés en evitar la tensión con el Gobierno británico era claro, ya que solicitó al encargado de negocios que lo visitase la tarde siguiente. No obstante, el diplomático británico temía que el presidente español pasara por alto el asunto del *Deerhound*, presionado por otros negocios importantes. Por lo tanto, decidió pedir audiencia a la mañana siguiente al recién designado ministro de Estado, don José Carvajal⁷¹. Carvajal también ignoraba el caso y MacDonell le dio una larga explicación utilizando todos los argumentos posibles para demostrar la ilegalidad del apresamiento, exigiendo por ello una reparación inmediata. Con esto pensó que había logrado persuadirlo sobre la importancia del caso, ya que Carvajal pidió todos los documentos relacionados con él en su presencia. Prometió estudiarlos de inmediato y presentar la cuestión esa misma tarde a sus colegas y suavizar cualquier dificultad que pudiese surgir al respecto⁷².

(69) *British and Foreign State Papers*, 1881: 515-516.

(70) *The Pall Mall Budget*, 29-08-1873: 34.

(71) *British and Foreign State Papers*, 1881: 516-517.

(72) *British and Foreign State Papers*, 1881: 517-518.

Cuando MacDonell estaba a punto de irse, el ministro planteó un problema que, a la larga, sería la base sobre la que se resolvería el incidente del *Deerhound* ventajosamente para España y sin ningún descrédito para los intereses británicos. El gobierno republicano deseaba recuperar dos fragatas de la Armada española tomadas a los rebeldes cantonalistas de Cartagena que se encontraban bajo custodia británica en Gibraltar. En esta reunión en particular, Carvajal simplemente «hizo cierta alusión a las fragatas capturadas», aunque el diplomático británico respondió que no sería aconsejable conectar los dos asuntos, considerando «innecesario agravar esta cuestión acoplándolos». A pesar de que Carvajal le aseguró que no tenía intención de hacerlo, y el asunto aparentemente fue retirado por el momento, ya se había puesto sobre la mesa de negociación. Por la tarde, cuando MacDonell volvió a llamar a Castelar, este solo tuvo tiempo de asegurarle que había discutido el asunto del *Deerhound* con el ministro por la mañana, y le aseguró que esperaba estar en situación esa tarde de lograr una respuesta favorable. Sin embargo, agregó: «Nosotros también tenemos una cuestión de la misma naturaleza que establecerse con el gobierno inglés». Él respondió que había entendido claramente que la cuestión de *Deerhound* y la de las fragatas no estaban «de ninguna manera relacionadas entre sí». Además, el tema del vapor británico era «una violación del derecho internacional», por lo que solo estaba viendo el modo en que podía repararse⁷³.

Las fragatas *Victoria* y *Almansa* habían sido llevadas a Gibraltar el 1 de septiembre, después de que el vicealmirante británico Hastings Yelverton, cuyo buque insignia, el HMS *Lord Warden*, se encontraba fondeado en Escombreras, fuera de Cartagena, recibiese la orden el 27 de agosto⁷⁴. Desde el 21, el almirante Lobo había estado en Escombreras tratando de lograr la devolución de dichos buques, pero Yelverton no tenía instrucciones claras de su Gobierno. Su intención era la de entregarlos al Gobierno español, si bien fuera de la bahía de Cartagena para evitar cualquier posibilidad de ser bombardeados por los rebeldes cantonalistas desde las baterías del puerto. Por esta razón, cada vez que el almirante Lobo intentaba hacerse cargo de estos barcos, los británicos le demandaban un documento oficial con requisitos que la persona o comisión que intentaba recibir las fragatas no podía cumplir en ese momento. En otras ocasiones el documento solicitado tenía que ser autorizado por una persona cuya ausencia se conocía⁷⁵.

Esta actitud recibía el apoyo de una parte de la prensa británica. El 12 de septiembre, *The Pall Mall Budget* opinaba que si los británicos deseaban «las condiciones morales y legales de neutralidad» deberían continuar reteniendo, «como interesados imparciales», los buques que entonces se encontraban a su cargo en Gibraltar⁷⁶.

(73) *British and Foreign State Papers*, 1881: 517-518.

(74) PÉREZ CRESPO, 1990: 225-226.

(75) PÉREZ CRESPO, 1990: 224-225.

(76) *The Pall Mall Budget*, 12-09-1873: 4.

El caso fue llevado al Parlamento español el miércoles 17 de septiembre por el diputado por Soria Basilio de la Orden Oñate, el cual era miembro del ala republicana del Partido Radical y seguidor de Ruiz Zorrilla. Indicando cierta alarma despertada por el asunto entre la opinión pública, La Orden preguntó al Gobierno cuáles eran los motivos de los británicos para no devolver las fragatas a las manos españolas. Alegando la discreción necesaria por razones de Estado para no dar más explicaciones, el presidente Castelar le respondió que el Gobierno se había ocupado de ello con toda actividad y celo, y se prometía y esperaba un resultado favorable⁷⁷.

En esta misma sesión, el doctor Dionisio Cuesta Olay, diputado por Oviedo y miembro del opositor Partido Republicano Federal, insistió en solicitar información al respecto. Comenzó por aludir a lo humillante que había sido para España el hecho de que la nación inglesa no estuviese restituyendo las fragatas ni negando su devolución, siendo esto una consecuencia del comportamiento criminal de los cantonalistas. Luego preguntó si los británicos no mantenían las fragatas en su poder como prendas para reclamar la devolución del interés sobre el préstamo que Gran Bretaña había otorgado a España. También quería saber si era cierto que el ministro de Estado había intercambiado dos notas diplomáticas con la «Nación inglesa», las cuales no habían sido atendidas. ¿Estaba el Gobierno listo para reclamar la devolución de las fragatas para reparar la ofensa infligida por esta situación a la memoria de los soldados españoles que habían luchado en Lepanto y Trafalgar, así como a aquellos que habían comenzado la reconquista de España contra los musulmanes como compañeros de don Pelayo? De acuerdo con la crisis grave que estaba experimentando el país, el ministro de Asuntos Nacionales le pidió que se conformase con la respuesta previamente dada al diputado La Orden por el presidente⁷⁸.

Mientras tanto, parte de la prensa británica continuaba la campaña para instar al gobierno de Su Majestad a lograr la liberación incondicional del *Deerhound* y de su tripulación. El 13 de septiembre, *The Spectator* publicó un artículo titulado «¿Qué está haciendo lord Granville sobre el *Deerhound*?», en el cual España era acusada de haber «cometido una violación del derecho internacional de lo más flagrante por haber capturado el *Deerhound*». Además, el Gobierno español estaba empeorando el asunto al tratar a los cautivos del *Deerhound* de una manera en la cual Inglaterra se hubiera avergonzado de tratar «incluso a los piratas más sedientos de sangre». La acusación de piratería, por la que debían ser juzgadas, era absurda. Echando más madera al fuego, el autor de este artículo también afirmaba que este cargo se estaba usando como una excusa para la «tortura del tipo más degradante», encarcelando a caballeros y marineros ingleses «en un agujero sucio, sin las decencias comunes de la vida y apenas suficiente comida para salvarlos de la inanición». Siendo como era un medio simpatizante del partido liberal, *The*

(77) *Diario de Sesiones de las Cortes*, 95: 2331.

(78) *Diario de Sesiones de las Cortes*, 95: 2335-2336.

Spectator estaba seguro de que lord Granville sufriría «una ansiedad muy natural y razonable si le hiciese saber al público qué pasos había tomado para hacer entrar al gobierno español en razón». No obstante, en la conclusión ponía una condición obvia para el apoyo de su revista: «La tolerancia hacia la debilidad no debe ir demasiado lejos»⁷⁹.

El 17 de septiembre, MacDonell envió un telegrama a lord Granville, informando de que el Gobierno español se había negado a liberar al *Deerhound*, sin que un tribunal de presas la hubiera absuelto previamente. Además, incluso si el buque y la tripulación fuesen liberados, el coronel Stuart seguiría detenido. Granville había respondido a su encargado de asuntos en Madrid que el Gobierno de Su Majestad no podía «aceptar la competencia del gobierno español para atribuir a un tribunal de presas el caso del *Deerhound*», ni tampoco que el Gobierno español pudiese asumir la jurisdicción legal sobre un barco británico que en tiempo de paz había sido incautado en alta mar por un barco de la Marina española». Por lo tanto, el Gobierno de Su Majestad insistió en que el barco y todos aquellos que estuviesen relacionados con él deberían ser liberados. En consecuencia, MacDonell debía abstenerse de entrar en cualquier otro asunto hasta entonces⁸⁰.

Este mismo día, el *Diario Oficial de Avisos* informó de que *The Times* había anunciado que Yelverton había recibido la orden de entregar al Gobierno español las fragatas tomadas a los cantonalistas. La misma información se había publicado previamente en la *The Pall Mall Gazette* el 12 de septiembre, especificando que cada fragata debía ser dotada con una tripulación de al menos 500 hombres para evitar que cayesen de nuevo en manos rebeldes⁸¹.

El 20 de septiembre, MacDonell volvió a escribir a Granville para informarle del resultado de la última reunión que había tenido con Carvajal. El ministro español le transmitió que el Gobierno español había declarado ilegal el secuestro del *Deerhound*. En consecuencia, se habían enviado órdenes a Ferrol para la liberación inmediata de la tripulación y del buque, que serían puestos a disposición de su capitán tan pronto como el presidente Castelar hubiera firmado el correspondiente decreto⁸². El diplomático británico le expresó su agradecimiento por la pronta decisión tomada por el Consejo de Ministros. A su vez, Carvajal le participó a MacDonell que el Gobierno español consideraría gratificante saber «que si el dueño del *Deerhound*, el coronel Stuart, o los relacionados con él, hubieran infringido la ley de Gran Bretaña, el Gobierno de Su Majestad no dudaría en llevar a los culpables ante la justicia». Como el objetivo de los británicos era la liberación inmediata de la tripulación, MacDonell no puso objeciones⁸³. Al final, la sugerencia de Carvajal no pasaría de ser una mera ilusión, ya que el Gobierno británico nunca llegaría a

(79) *The Spectator*, 13-09-1873.

(80) *British and Foreign State Papers*, 1881: 518.

(81) *Diario Oficial de Avisos*, 17-09-1873: 1. *The Pall Mall Budget*, 12-09-1873: 28.

(82) *British and Foreign State Papers*, 1881: 518-519.

(83) *British and Foreign State Papers*, 1881: 518.

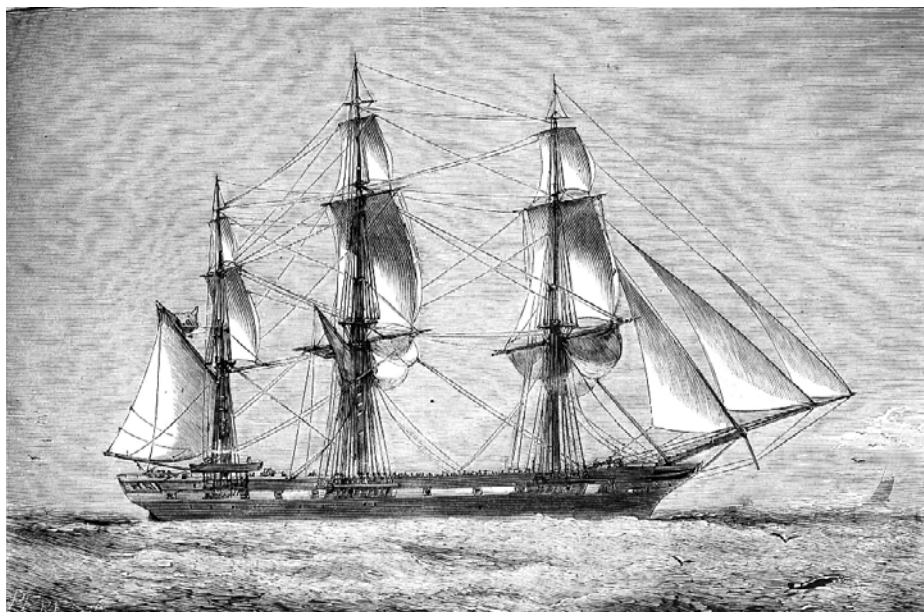


Ilustración 4. «El *Northfleet*, barco echado a pique por un vapor en el Canal de la Mancha, con pérdida de 240 pasajeros». *La Ilustración Española y Americana*, 16/2/1873

actuar contra Stuart ni contra ninguno de los miembros del Comité Carlista en Inglaterra por estar involucrados en el contrabando de armas. Finalmente, las fragatas españolas *Victoria* y *Almansa* fueron entregadas en Gibraltar al almirante Lobo el 26 de septiembre⁸⁴.

En esa misma fecha, MacDonell avisó a Granville por telégrafo desde Madrid de que el Gobierno español había reconocido el derecho del Gobierno británico a reclamar indemnizaciones en favor de las partes que hubieran sufrido por la captura del *Deerhound*. Para despejar toda duda al respecto, acompañó copia del despacho que en ese día había dirigido al ministro Carvajal, expresando la satisfacción del Gobierno de Su Majestad Británica, así como reservándose el derecho a reclamar la referida indemnización. Para darle otra vuelta de tuerca, se atrevió a indicar que el Gobierno británico estaba seguro de que su homólogo español nunca presentaría ningún impedimento a ese citado derecho a reclamar⁸⁵.

El 27 de septiembre el editor *The Spectator* se mostraba claramente satisfecho, como se desprende de la primera línea de un artículo sobre el ministro de Asuntos Exteriores británico: «Lord Granville ha hecho sentir su influencia en España». El orgullo nacional había sido reivindicado con la liberación de la

(84) PÉREZ CRESPO, 1990: 229.

(85) *British and Foreign State Papers*, 1881: 519.

tripulación del *Deerhound*, aunque la embarcación aún no hubiese sido devuelta⁸⁶. A principios de septiembre el vapor español *Murillo*, el cual parecía que había chocado y hundido al *Northfleet* británico a las 22:30 del 23 de enero frente a Dungeness (Kent), fue capturado frente a Dover. Tras ser conducido a Londres, quedó bajo la custodia de las autoridades del Almirantazgo «en nombre de quienes sufrieron por su descuido flagrante y despiadado». El *Northfleet* era un barco mercante con aparejo completo, que había sido fletado para construir una línea ferroviaria en Tasmania, llevando a bordo a los trabajadores con sus familias y a los equipos necesarios para ello. La pérdida de vidas ascendió a 262. El *Murillo* se había dado a la fuga tras abordar al *Northfleet* mientras se encontraba fondeado. Debido a la oscuridad y a las malas condiciones meteorológicas, las víctimas tampoco fueron socorridas por ningún otro de los numerosos barcos anclados en la zona ni por los guardacostas y botes salvavidas⁸⁷. En cualquier caso, este accidente fue considerado otra causa de agravio contra España por la prensa británica, a pesar de que las autoridades españolas en Cádiz habían detenido al capitán y la tripulación del *Murillo*⁸⁸. El capitán del vapor español fue suspendido por el juzgado en ese puerto por un año. Gran Bretaña no tomó más medidas, pero se entregó al Gabinete español una copia de las fuertes declaraciones del juez Phillimore en la Corte del Almirantazgo cuando el *Murillo* fue enviado a Londres después de ser detenido en Dover en septiembre de 1873⁸⁹. El *Murillo* sería condenado por la Alta Corte del Almirantazgo en la demanda de los propietarios del *Northfleet* el 4 de noviembre⁹⁰. Este triste asunto ayudó a dirigir la opinión pública en contra de quienes apoyaban el argumento del Gobierno español de que el *Deerhound* había sido incautado en sus aguas jurisdiccionales. *The Spectator* refutó a «un entusiasta pero no muy docto defensor de los procedimientos del Gobierno español», que había escrito una carta a *The Times* el martes 23 de septiembre indicando que España «siempre ha reclamado diez millas de la costa, y en el caso de bahías, desde la línea que une cabo con cabo» como aguas jurisdiccionales. Contrariamente a este argumento, *The Spectator* defendía que el derecho internacional general establecía que las aguas jurisdiccionales abarcaban una legua o tres millas marítimas⁹¹.

En cualquier caso, Carvajal respondió a MacDonell el 14 de octubre, expresándole cuán complacido estaba el Gobierno español por la satisfacción del Gobierno de Su Majestad Británica por lo obrado con respecto a la captura del yate de vapor británico. No obstante, en cuanto a la reserva sobre el derecho de los interesados a reclamar las pérdidas que hubieran experimentado, el Gobierno de la República Española entendía que, en el caso particular de este buque, «habría que hacer un examen especial, sin olvidar que la criminalidad

(86) *The Spectator*, 27-09-1873.

(87) *The Nautical Magazine*, 1873: 247.

(88) *The Pall Mall Budget*, 7-02-1873: 32.

(89) BATY, 2005: 162.

(90) *Whitaker's*, 2013: 98.

(91) *The Spectator*, 27-09-1873.

del *Deerhound* era evidente». Según él, esto había sido demostrado tanto por hechos como por pruebas anteriores y posteriores a su captura, mientras que el haber sido apresado en aguas neutrales era una circunstancia accidental, teniendo en cuenta el objetivo de su viaje a las costas de España. Además, el Gobierno británico había sido debidamente informado de todos estos hechos por la legación española en Londres antes de la salida del *Deerhound* de Inglaterra. Por lo tanto, solo porque el Gobierno español había confiado en que las autoridades británicas impusieran una sanción al armador del barco, el yate en cuestión había sido entregado al Gobierno de Su Majestad⁹².

En 1869 A. H. Layard había sido enviado como ministro plenipotenciario a Madrid. Debido a sus orígenes familiares e historia personal, debería haber estado entre las personas más adecuadas para el servicio del Foreign Office. Inglés por parte de padre, español por parte de madre, parisino de nacimiento e italiano de formación, sumaba a todo ello una extraordinaria vocación por las culturas antiguas, la cual le permitió convertirse en uno de los arqueólogos e historiadores más relevantes de su tiempo. Sin embargo, como observaría *The Times* en su obituario, sir Henry Layard era «algo brusco y seco en su comportamiento, excepto en los casos en que sus intereses intelectuales se veían afectados o sus simpatías lo movían». Había que admitir que, como embajador, se había mostrado falto de algunas de las cualidades que se exigen a un diplomático de primer orden⁹³. Fuese esto cierto o no, parece que Layard llevó el tema personalmente desde los últimos días de octubre. Por ello, dirigió un despacho al ministro Carvajal exponiendo que un tal Fernando Lagabería, natural de Nachitera (*sic*), en la provincia de Vicenza, el cual formaba parte de la tripulación del *Deerhound*, continuaba detenido en la prisión de Ferrol, mientras que el resto de la misma ya había sido liberado. En un tono bastante autoritario, Layard le indicaba al ministro español que su gobierno estaba enterado de que el *Deerhound*, navío que navegaba bajo los colores ingleses, había sido capturado ilegalmente en aguas neutrales. Esto sin duda haría admitir a Carvajal que todas las personas que iban a bordo, sin distinción de nacionalidad, tenían derecho, según los bien conocidos principios del derecho internacional, a su inmediata puesta en libertad. Esperaba, pues, que daría inmediatamente órdenes a las autoridades de Ferrol para la liberación de Fernando Lagabería⁹⁴.

El ministro Carvajal contestó el 14 de octubre a la nota de MacDonell del 26 de septiembre, haciéndole saber el agrado del Gobierno de España por la satisfacción del Gobierno de Su Majestad Británica derivada de la solución dada al tema *Deerhound*. No obstante, la República española entendía que las reservas expresadas por el Reino Unido respecto de las reclamaciones por las pérdidas experimentadas por los interesados debían ser examinadas a la luz de los hechos probados. En primer lugar, la criminalidad del *Deerhound* era

(92) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520.

(93) *Eminent Persons*, 1892-1897 VI: 134.

(94) *British and Foreign State Papers*, 1881: 519-520.

evidente. En segundo lugar, el vapor solo había sido liberado porque fue capturado en aguas neutrales. En tercer lugar, esto se había hecho «bajo el supuesto de que impondría al propietario del buque la pena de que se hubiera hecho responsable por la irregularidad en su punto de partida, de las circunstancias especiales, y del objeto de su viaje a la costa de España»⁹⁵.

Las esperanzas españolas pronto se vieron frustradas, ya que lord Granville escribió a Layard desde el Foreign Office el 11 de noviembre, comunicándole que los asesores legales de la Corona le habían informado que «no había ningún motivo para iniciar un proceso penal contra el Coronel Stuart o cualquiera de las otras partes conectadas con el *Deerhound*». Layard debería transmitírselo a su vez al Gobierno español⁹⁶. Por su parte, Stuart, que había enviado una protesta oficial a Layard reclamando 25.000 dólares (unas 5.000 libras) «como compensación por los malos tratos, encarcelamiento ilegal y pérdidas» a los que dijo haber estado expuesto a consecuencia de la captura ilegal de su embarcación, no obtuvo una respuesta más satisfactoria. Layard envió una carta a Granville el 18 de noviembre pidiéndole instrucciones, tal y como había informado al coronel Stuart, pero al mismo tiempo le transmitió al ministro de Asuntos Exteriores británico que el relato elevado por Stuart en la mencionada protesta no se correspondía con los informes que le habían llegado y los que habían sido entregados al Gobierno de Su Majestad Británica⁹⁷.

En calidad de propietario del vapor de hélice *Deerhound*, el 11 de noviembre Charles Stuart había declarado ante Robert G. Edmonds, notario público de Plymouth, las circunstancias antes explicadas de la captura de su barco. Cambió parte de lo previamente declarado y agregó algunos detalles, como que el *Deerhound* había sido abordado frente a Biarritz por el *Buenaventura* con una carga de aproximadamente 99 toneladas. Insistió en que, cuando los españoles se apoderaron de ella, el *Buenaventura* izaba la bandera inglesa, reemplazándola por la enseña española solo más tarde. El comandante español se había apoderado del vapor inglés «aunque ningún Tribunal competente había dictado sentencia judicial de que tal captura no fuera ilegal»⁹⁸.

Para ser exactos, esto último solo había sucedido porque el Gobierno español había cedido en no someter el caso a un tribunal de primera instancia, en respuesta a las presiones del Gobierno del Reino Unido. La denuncia de Stuart narraba cómo el *Deerhound* había sido remolcado a San Sebastián, donde la tripulación fue trasladada como prisionera por las calles, «sometida a los abucheos y silbas de la gente, y con el miedo a una agresión física en cualquier momento de una turba excitada». Una vez llevados al castillo de la Justa, quedaron reclusos desde el 14 de agosto y «tratados con gran crueldad» durante la primera semana, sin dejarles ni siquiera tomar aire en las

(95) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520.

(96) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520-521.

(97) *British and Foreign State Papers*, 1881: 521.

(98) *British and Foreign State Papers*, 1881: 521-523.

murallas⁹⁹. Las tropas del Gobierno que visitaban el castillo los amenazaban diariamente, haciéndoles sentir un constante temor por su integridad física¹⁰⁰. En la tarde del 4 de septiembre, Stuart y sus hombres tuvieron que pasar nuevamente por la ciudad en las mismas circunstancias. Él y el capitán Travers fueron llevados a bordo del *Deerhound*, mientras que la tripulación se embarcó en el cañonero español *Gaditano*, un remolcador armado en 1873 con dos cañones de 120 mm, que había sido botado en 1860 en Nueva York. De esta forma navegarían hasta Santander, sin que les dieran comida entre las 14:00 del día 4 y las 17:00 del día siguiente. En este puerto fueron trasladados a la corbeta a vapor de la Marina española *Consuelo*, armada con dos cañones de 200 mm y uno de 160 mm. Después de varios días, fueron conducidos a Ferrol, donde permanecieron como prisioneros hasta la noche del 21 de septiembre. Durante cuarenta días permanecieron en este puerto gallego. A lo largo de este proceso, tanto a la tripulación como a los oficiales le fueron sustraídos o perdidos sus efectos, bien por la tripulación del *Buenaventura* o bien al pasar por manos de los oficiales de Aduana¹⁰¹. Estas declaraciones de Stuart resultaban contrarias, al menos en parte, a lo que había publicado la prensa inglesa tras su llegada a Ferrol. El diario madrileño *La Época* informaba en su número del sábado 20 de septiembre de que tanto Stuart como Travers habían escrito elogiando la cortesía que les habían brindado los oficiales y tripulantes del buque *Consuelo* durante la navegación entre San Sebastián, Santander y Ferrol. También escribieron a la prensa británica afirmando que cuando salieron de Francia desconocían por completo que su barco llevaba fusiles a las costas de España¹⁰². Ni Stuart y Travers podían ignorar su cargamento, por lo cual, al menos en este punto en particular, estaban mintiendo descaradamente.

Otro punto relevante tratado en la carta de Stuart a Granville fue el destino final de las armas confiscadas a bordo de su yate, que ascendían hasta un total de 1.727 rifles y 80.000 cartuchos. El día que él y sus hombres fueron puestos en libertad, Stuart había informado al vicecónsul británico en Ferrol, Manuel Antonio García, de que debía exigir la reparación de los daños en el ajuar y mobiliario general del yate, así como en su maquinaria y calderas. Por su parte, García le dijo que se le entregaría la embarcación junto con las armas y municiones, algo en lo que confiaba¹⁰³.

Una vez que el barco estuvo suficientemente reparado para volver al mar, Stuart exigió a las autoridades de Ferrol que le devolvieran las armas, pero el capitán general de la provincia le informó de que habían sido enviadas a La Coruña. Por lo tanto, solicitó al vicecónsul británico que se le entregasen.

(99) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520-521.

(100) Muy probablemente se trataría del contingente de milicianos denominados «Voluntarios de la Libertad» de San Sebastián. PARDO SAN GIL, 2000: 366.

(101) *British and Foreign State Papers*, 1881: 520-521.

(102) *La Época*, 20-09-1873.

(103) *British and Foreign State Papers*, 1881: 524-525.

García le explicó que, según su leal saber y entender, estos rifles y cartuchos habían sido enviados a Inglaterra o ya habían sido vendidos. En este último caso, el producto de la venta habría sido remitido a Gran Bretaña. Incapaz de obtener más información, partió hacia Gran Bretaña. Llegó a Plymouth el 10 de noviembre, efectuando la antedicha protesta ante notario y escribiendo a Mr. Layard, ministro plenipotenciario de Su Majestad en Madrid. Por su parte, Layard le comunicó que su protesta había sido remitida a lord Granville. En el momento en que Stuart escribió a Granville, no tenía noticia de que las armas hubiesen sido enviadas, ni había recibido compensación económica por ellas. Por tanto, parecía claro que el vicecónsul en Ferrol estaba mal informado, y que las autoridades de dicha ciudad habían «confiscado intencionadamente las armas para retenerlas, estando la República española muy necesitada de tales materiales»¹⁰⁴.

El 15 de diciembre, el conde Granville recibió una carta que Layard le había dirigido desde Madrid seis días antes, en la cual le informaba de cómo el Gobierno español había aceptado poner a Fernando Lagaberia en manos del vicecónsul británico en Ferrol, con la condición de que el marinero italiano se fuera del país. Layard había teleografiado al vicecónsul británico en ese sentido¹⁰⁵. El día 21 tomó la pluma de nuevo para dar cuenta de que había sido informado por dicho vicecónsul de que Lagaberia finalmente había sido liberado de prisión y se le había otorgado un pasaporte para San Sebastián. El italiano se había marchado de Ferrol sin presentarse en el viceconsulado, muy posiblemente porque le habían advertido de que el Gobierno español se sentía libre de tratarlo como creyera conveniente si se le volvía a encontrar en el país¹⁰⁶.

Con esto se ponía fin al capítulo de la liberación del *Deerhound* y de su tripulación, pero aún quedaba por resolver la reclamación de daños causados al propietario del barco. De hecho, el coronel Stuart le escribió a lord Granville dos días después desde el mismo Londres transmitiéndole su reclamación por la incautación ilícita de su yate. En esta carta describía los detalles del incidente con más viveza que antes. Él y su tripulación habían sido llevados por San Sebastián –dice en su carta– «bajo una guardia de voluntarios republicanos españoles, estando todo el tiempo sometidos a la violencia de estos hombres, que nos golpeaban con sus fusiles, y excitaban al populacho contra nosotros de modo que estábamos con el temor de que nos quitaran la vida en cualquier momento»¹⁰⁷.

Stuart valoraba en 2.500 libras sus pérdidas por los daños causados al yate, 3.956 libras, 14 chelines y 6 peniques por el valor de las armas y municiones, y otras 10.000 libras por el tiempo que él y su tripulación estuvieron en prisión¹⁰⁸.

(104) *British and Foreign State Papers*, 1881: 525.

(105) *British and Foreign State Papers*, 1881: 523.

(106) *British and Foreign State Papers*, 1881: 526.

(107) *British and Foreign State Papers*, 1881: 525.

(108) *British and Foreign State Papers*, 1881: 525.

Considerando los actos del Gobierno británico desde un punto de vista legal, lord Granville había presionado para la restitución del *Queen of Seas* y del *Deerhound*, porque el prestigio británico estaba en juego. Sin embargo, los sublevados no habían sido reconocidos como beligerantes. Esta circunstancia ya había valido como argumento casi desde el principio, habiendo sido este denunciado por los liberales españoles como procedente de los carlistas cuando apareció en las páginas de la prensa inglesa. Así, el 2 de septiembre, *La Iberia* reproducía un párrafo de *The Morning Post* donde se decía que ninguna ley internacional prohibía a un barco inglés transportar armas a un puerto español. Como los carlistas no habían sido reconocidos como beligerantes, no se podía alegar que se tratase de contrabando, ya que el Gobierno de Madrid no había aceptado que hubiera una guerra en el sentido jurídico de la palabra. *The Morning Post* aseguraba que no sentía simpatía por los carlistas, pero que en este caso era el honor de la bandera británica lo que estaba en juego. Por su parte, *La Iberia* creía que el periódico inglés no estaba siendo justo, olvidando que las leyes de todo país civilizado prohibían el contrabando y que los británicos trataban a los contrabandistas como se había tratado a la tripulación del *Deerhound* en España¹⁰⁹. El 27 de septiembre, *The Spectator* argumentaba que la cuestión de si el *Deerhound* había sido capturado o no en aguas españolas no era el verdadero problema, sino que la tripulación solo podía ser acusada de contrabando y no de piratería. Esta última acusación solo habría sido cierta si hubiera habido un acto de guerra. Legalmente no había contendientes, ya que el Gobierno español no reconocía a los carlistas como beligerantes. Así pues –concluía el artículo–, «la gente del *Deerhound* se merecía meterse en un lío, pero un lío y una acusación de piratería no son lo mismo»¹¹⁰.

La refutación de la piratería involucrada en el caso había sido realizada previamente por *The Law Times* aproximadamente un mes antes con el argumento de que la tripulación del *Deerhound* no había cometido ningún robo ni asesinato. En todo caso, el del *Deerhound* era un delito político y ni siquiera podía ser un delito que llevase aparejada la extradición. El mismo punto de vista se sostuvo respecto al contrabando de material bélico. Si los carlistas seguían siendo súbditos del Gobierno de Madrid, entonces los hombres del *Deerhound* solo habían violado la ley municipal con respecto a los artículos imponibles introducidos en España. El único delito por el que podían ser imputados por un hecho realizado fuera del territorio español y de sus aguas jurisdiccionales era el creado por el derecho internacional o por un tratado, pero este no existía¹¹¹.

En 1909 el jurista Thomas Baty expresó su opinión al respecto en su *International Law*. Por el argumento ya expuesto, tal vez la captura no había podido justificarse bajo la ley de contrabando. Por este motivo, el Gobierno español liberó al buque y a la tripulación. Incluso entonces, el ministro británico se

(109) *La Iberia*, 2-09-1873: 2.

(110) *The Spectator*, 27-09-1873.

(111) *The Law Times*, 30-08-1873: 322.

reservó el derecho de exigir una compensación por lo sucedido. Aparentemente, esto último se hizo sin autorización, ya que cuando el coronel Stuart solicitó a lord Granville una reparación por su sufrimiento y pérdida, la respuesta fue sombría¹¹².

La cuestión duraría hasta el 4 de febrero de 1874, cuando ni Carvajal ni Castelar estaban ya en el Gobierno. Este último había sido reemplazado por el general Serrano. En esta fecha, lord Tenterden, subsecretario permanente del Foreign Office, escribió al coronel Stuart respondiendo a la protesta hecha por él en Plymouth y enviada al conde Granville a través de Layard. Las palabras exactas en la respuesta fueron estas: «... cuando los súbditos británicos entran en una especulación como aquella en la que usted empleó el *Deerhound*, no deben buscar compensación o apoyo del Gobierno de Su Majestad si la especulación resulta desastrosa»¹¹³.

Por lo tanto, lord Granville se negó a dar ningún paso ante el Gobierno español en favor de Stuart. Para demostrar la poca simpatía que el Gobierno británico tenía hacia sus actividades y sus patrocinadores carlistas, lord Tenterden le pidió que devolviera, sin demora, al secretario jefe del Foreign Office, la suma de 65 libras, 16 chelines y 6 centavos. Era el equivalente en libras esterlinas de los 6.320 reales de vellón –moneda española de entonces– que le había adelantado el 5 de noviembre el vicecónsul británico en Ferrol para que el *Deerhound* y su tripulación pudieran dirigirse a un puerto británico. Esta decisión fue una pieza cuidadosamente elaborada de equilibrio diplomático. El prestigio británico salía indemne con la liberación de un vapor y de una tripulación de su nación, apaciguando con ello a la opinión pública. Por otro lado, no se había causado ningún daño económico a los intereses de ningún súbdito británico. Stuart no era más que un testaferro de los carlistas en el Reino Unido, ya que eran ellos quienes habían comprado las armas y municiones, adquiriendo además los barcos para su transporte a España.

Por otra parte, los resultados de la actividad de Stuart podrían considerarse considerablemente exitosos. Después de todo, el *Deerhound* había sido liberado y había regresado a Plymouth, mientras que la mayoría de los rifles y cartuchos transportados en él habían sido entregados a las tropas carlistas según lo planeado. Únicamente el último desembarco se había visto frustrado. El 21 de noviembre anterior se había podido leer en *La Igualdad* que un diario londinense recogía las declaraciones realizadas por el coronel Stuart a su llegada a Plymouth, tras enfrentarse a un tiempo muy tempestuoso en el golfo de Vizcaya. Según él, a pesar de haber caído en manos hostiles y de haber sufrido dos meses de arresto durante su ausencia en España, había cumplido su cometido, y había conseguido que las 25.000 armas que llevaba consigo estuvieran para entonces en manos de los carlistas¹¹⁴. Idéntica noticia se había

(112) BATY, 2005: 162.

(113) *British and Foreign State Papers*, 1881: 526-527.

(114) *La Igualdad*, 21-11-1873: 2.

publicado en *La Época* y *La Iberia*¹¹⁵. Lo cierto es que, en septiembre de 1873, no mucho tiempo después de que las remesas transportadas por el *Deerhound* obrasen en posesión de los insurrectos, se considera que comenzó la tercera fase de la guerra, que duraría hasta julio de 1875. En este periodo las partidas de guerrilleros se transformaron en batallones y el ejército carlista actuó ya como una fuerza regular bien organizada, logrando victorias como la de Montejurra (7-9 de noviembre de 1873)¹¹⁶

No obstante, para el propio Stuart este éxito se había teñido de amargura. Al cautiverio y humillación de ser tratado por las autoridades republicanas españolas no solo como prisionero, sino también como pirata y cómplice de un grupo de insurgentes contra las libertades políticas, se sumaba un doloroso hecho personal. Su hija Marie Stuart, *comtesse d'Albanie*, había muerto cerca de Tours mientras él estaba prisionero en San Sebastián, a fines de agosto¹¹⁷.

Por otra parte, en 1874 el comité carlista en el Reino Unido del cual había sido secretario, sería sustituido por un *English Committee* en cuya fundación participaron el periodista Purcell y el coronel J. Bertrand Payeu Payne. El antiguo presidente Kirkpatrick solicitó la expulsión de ambos de este organismo por sospechar de su honradez, pero ello no evitó que él mismo fuese sustituido por el irlandés sir Gilbert E. Campbell, quien era casi un desconocido¹¹⁸. Este sería reemplazado, a su vez, en 1875 por lord Beaumont como encargado de negocios y por Mr. De Haviland, como representante militar¹¹⁹.

Dado que necesitaban hacerse con suministros de guerra a toda costa, los carlistas continuaron contrabandeando armas después de la detención del *Deerhound*. Con este propósito, doña Margarita, esposa de don Carlos, financió con su propio peculio la compra del *Orpheon*, otro yate inglés. Desgraciadamente para la causa carlista, solo logró efectuar dos viajes, desembarcando armas en Lequeitio el 2 de octubre y el 20 de noviembre de 1873. Poco después se hundió en aguas francesas cerca de Socoa, cuando se disponía a embarcar un pesado cargamento de armas en Bayona¹²⁰.

En 1873, el último burlador de bloqueos fue un pequeño barco correo llamado *Ville de Bayonne*, el cual se incendió el 15 de octubre, justo después de partir de Bayona hacia Amberes para recoger un cargamento. Quedó a la deriva pero no se hundió, apareciendo el pecio frente a Ondárroa cuatro días más tarde. Tras ser remolcado a puerto, aún se pudieron recuperar 4.000 fusiles en buen estado y más de un millón de cartuchos¹²¹.

Estos importantes alijos de armas serían empleados para convertir en tropas regladas a los nuevos reclutas. El 20 de octubre se daba por cierta en Bilbao la noticia de que los carlistas habían desembarcado unos 4.000 fusiles

(115) *La Época*, 21-11-1873: 3. *La Iberia*, 22-11-1873: 2.

(116) PARDO SAN GIL, 2000: 361.

(117) *The Pall Mall Budget*, 29-08-1873: 35.

(118) DUPONT, 2020: 219.

(119) CAMPBELL, 1875: 2.

(120) FERNÁNDEZ GAYTÁN, 1988: 16.

(121) PARDO SAN GIL, 1997: 109-111.

en Ondárroa, con los cuales se había «empezado a armar a unos 300 o 400 mozos que tenían en Lequeitio, instruyéndolos con palos». Al parecer procedían de un gran depósito existente en Burdeos de fusiles de los Estados Unidos, los cuales habían sido rechazados por el gobierno francés durante la guerra franco-prusiana. Las entregas se hacían a medida que los carlistas las iban pagando con las contribuciones que sacaban de los pueblos¹²². Se valían además de los derechos aduaneros y del peaje de las compañías ferroviarias cuyas líneas atravesaban el territorio carlista.

A finales de año se estimaba que los carlistas contaban en las Vascongadas y Navarra con un total de 29.700 hombres que habían sido provistos de las armas que se iban enviando poco a poco a medida que se reunían los fondos para adquirirlas y se desembarcaban en la costa cantábrica¹²³.

El 31 de enero se declaró el bloqueo de la costa norte de España por parte del Gobierno republicano, a excepción de Gijón, Santander y San Sebastián, puertos que se encontraban en su poder. No obstante, Tirso Olazábal continuó su actividad e intentó enviar desde Gran Bretaña el *Malfilatre*, un bergantín francés de 134 toneladas, cargado con tres cañones, 6.000 fusiles y dos millones de cartuchos, pero la embajada española en Londres se lo impidió. Este fracaso llevó al comité carlista a comprar el vapor de 233 toneladas *Notre Dame de Fourvière*, a bordo del cual se trasladó el cargamento del *Malfilatre*, amén de otros ocho cañones más.

El vapor norteamericano *London* logró desembarcar, el 9 de julio de 1874, 27 piezas de artillería y 200 cajas más de armas cerca de Bermeo¹²⁴. Este buque, que navegaba bajo pabellón estadounidense y era comandado por el capitán Jefferson, el cual se había ofrecido a los carlistas para realizar el transporte tras depositar en un banco de Bayona una fianza de 100.000 dólares. A finales de 1873 los carlistas habían comprado a la casa J.G. & Co., de Nueva York, 24 de estas piezas, que constituían una batería completa. Este lote se completó con tres piezas de artillería de montaña recién fundidas por la misma fábrica con un diseño novedoso. Todo ello había sido embarcado junto con 250 cajas de municiones en Boston el 15 de junio y trasladado por Jefferson con el auxilio de cuatro pilotos vizcaínos y de un agente carlista. La prohibición interpuesta por las autoridades estadounidenses, como consecuencia de haber reconocido al Gobierno republicano español, fue burlada el 24 de ese mes haciendo ver que el destino de las armas era Japón. Tras desembarcar tranquilamente la mercancía el 9 de julio de 1874, el *London* salió de nuevo a la mar burlando la vigilancia de la goleta *Consuelo*. Según Giménez Enrich llegó a telegrafarse a Bilbao un parte en el que se decía que los Estados Unidos habían enviado un crucero para impedir todo desembarco procedente de barcos de su país. El gobierno de Serrano se apresuró a dar las gracias al encargado de negocios norteamericano en Madrid, el general Caleb Cushing.

(122) SERRANO; PARDO, 1876: 528.

(123) SERRANO; PARDO, 1876: 542.

(124) SERRANO; PARDO, 1876: 821-822. PARDO SAN GIL, 1997: 109-111.

En realidad, el supuesto crucero no era otro que el *London*, el cual iba armado con 18 cañones en batería y provisto de una tripulación que maniobraba con disciplina militar. Tras burlar la vigilancia española en aguas de Cuba, el 20 de octubre logró repetir la maniobra con 16 piezas de artillería de acero, amén de 4.400 fusiles Berdan, medio millón de cartuchos, 4.000 granadas y 200 cajas de munición que desembarcó en Motrico¹²⁵.

Por su parte, el día 26 de octubre el vapor bilbaíno *Nieves*, mandado por el capitán Aldamiz, descargó 6 cañones Krupp de 80 mm, 4.000 granadas, 3.000 fusiles, 100.000 cartuchos metálicos y algún otro material de guerra cerca de Fuenterrabía¹²⁶. Entre 1873 y 1875 estos barcos realizaron una docena de desembarcos que les suministrarían 78 cañones, 33.000 fusiles y 4.500.000 cartuchos, además de otros pertrechos. De ellos, 70 cañones y la mitad de los fusiles y los cartuchos serían transportados por el *London* en el transcurso de sus seis viajes¹²⁷.

Valiéndose de estos suministros, los carlistas mantuvieron la iniciativa hasta febrero de 1875, obteniendo las victorias de Somorrostro, San Pedro de Abanto, Abarzuza y Lácar¹²⁸. En enero de ese mismo año eran capaces de mantener en la zona vasco-navarra un total de 28.355 infantes y 1.025 jinetes, lo que demuestra que habían sido capaces de incrementar, incluso, los 24.000 que habían puesto en pie de guerra en septiembre de 1873¹²⁹.

Conclusión

Dado lo expuesto cabe concluir que la débil posición diplomática del gobierno republicano español lo forzó a la liberación de la tripulación y del propio *Deerhound* para congraciarse con las autoridades británicas. Se trataba no solo de avanzar hacia el ansiado reconocimiento diplomático, sino también de obtener la devolución de dos importantes unidades de la flota de guerra.

Muy diferente había sido el resultado de la captura de la balandra *Express Packet* el 17 de marzo de 1834 en la entrada de la ría de Vigo. Fletada por los carlistas para armar una insurrección que debía extenderse desde el norte de Portugal a Galicia y Castilla, transportaba un cargamento, análogo al del *Deerhound*. Aunque se liberó a aquellos miembros de la tripulación que no huyeron, el barco fue subastado y vendido en noviembre, y el cargamento, incautado y entregado a las autoridades militares de la capitanía general de Galicia¹³⁰. Este era el procedimiento habitual con barcos enemigos, fuesen civiles o corsarios, en tiempos de guerra¹³¹. El Gobierno británico, aliado de

(125) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 15-18.

(126) SERRANO; PARDO, 1876: 821-822.

(127) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 19. PARDO SAN GIL, 2000: 378.

(128) PARDO SAN GIL, 2002: 361.

(129) GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 27 y 39.

(130) COMESAÑA, 2019: 739, 745-749.

(131) FERNÁNDEZ GASALLA, 2018 II: 1052-1063.

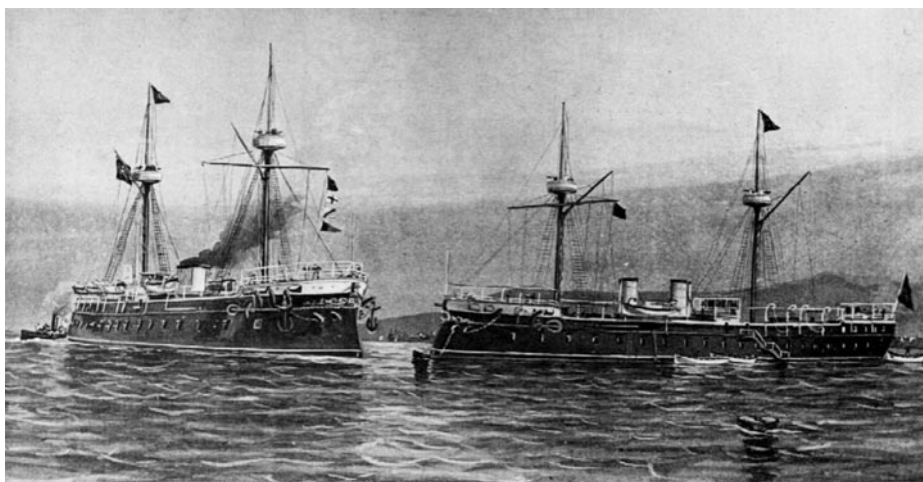


Ilustración 5. Fragatas *Numancia* y *Vitoria*

España en su lucha contra el carlismo, no solo no presentó ninguna petición de liberación del buque o de indemnización para sus propietarios. Cuando un agente de la naviera de origen francés, afincado en los Estados Unidos, pretendió que se le resarciese, argumentando que el barco viajaba en realidad a Gibraltar vía Oporto de modo completamente legal, fue arrestado y encarcelado y solo se le liberó en atención a las buenas relaciones que el gobierno español mantenía con el norteamericano¹³².

Es preciso admitir, por otra parte, que la incautación del *Deerhound* en julio de 1873 no frenó el contrabando de armas ni redujo sustancialmente el vigor del ejército de don Carlos. No obstante, tuvo la virtud de proporcionar al Gobierno español una pieza de cambio gracias a la cual logró recuperar las fragatas *Almansa* y *Vitoria*, cuyas tripulaciones se habían amotinado el 27 de mayo, y que los británicos custodiaban tras haber sido tomadas de manos de los cantonalistas por el buque alemán SMS *Friedrich Carl* y el británico HMS *Swiftsure*¹³³. En 1875 la *Vitoria* sería empleada para bombardear las posiciones carlistas a lo largo de la costa vasca, causando no pocos destrozos en las filas enemigas. Por el contrario, su blindaje hizo que los impactos de las baterías costeras le causasen únicamente daños menores¹³⁴. De cualquier forma, la recuperación de la flota española de Cartagena no permitió a los liberales cerrar por completo el mar Cantábrico al tráfico de armamento¹³⁵.

(132) COMESAÑA, 2019: 749.

(133) ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, 2006: 7-30. EGEA BRUNO, 1994: 413-416. FERRER, 1958: 48. PÉREZ CRESPO, 1990: 162-164.

(134) PARDO SAN GIL, 2000: 361, 377. PARDO SAN GIL, 2006: 433-466.

(135) Cfr. MORAL RONCAL, 2006: 205.

Asimismo, con la confiscación del *Deerhound* se obtuvo un alijo de armas que, en vez de fortalecer al enemigo, terminó por abastecer a las tropas gubernamentales de los fusiles y municiones que tanto necesitaba. No obstante, como aseguraba el general Antonio Brea, las fuerzas navales de la Marina española que operaban en el norte de la Península se mostraron incapaces de frenar el envío de material de guerra a los carlistas, lo que favoreció la prolongación de la contienda. La misma incapacidad demostraron los servicios diplomáticos españoles ubicados en Gran Bretaña y en Francia, resultándoles imposible taponar el flujo de suministros militares que el dinero invertido por la causa carlista lograba canalizar hacia las costas de Guipúzcoa y Vizcaya o introducir por la frontera.

Dos meses después de que el gobierno de Serrano fuese reconocido por Francia, esta todavía no había cumplido sus promesas «de vigilar la frontera, impedir el contrabando de guerra e internar a los carlistas», tal y como se lamentaba el embajador español en París, marqués de la Vega Armijo, el 16 de julio de 1874. A estas denuncias había respondido en una nota el ministro francés de Asuntos Extranjeros, duque de Decazes, en contestación a otra de la embajada española, diciendo que el contrabando de guerra no se hacía por la frontera sino por las costas españolas, sobre buques que llevaban «otro pabellón que el de Francia». Vega Armijo replica en dicho pliego que las numerosas vías de comunicación que cruzaban la frontera permitían que los carlistas estuviesen armados «generalmente con fusiles de procedencia francesa y vestidos con los antiguos uniformes de la guardia móvil, de los que ni aun se han quitado los botones. Todos los desechos de la última guerra que la Francia sostuvo contra Alemania, sirven hoy a los insurrectos españoles». El embajador español respondía al duque de Decazes que el artículo primero de las disposiciones adicionales del tratado de límites entre ambas naciones, ratificado el 2 de diciembre, era violado al permitirse la existencia de «los barcos fijos sitios sobre el Bidasoa, que sirven de depósito para el contrabando», pese a las repetidas reclamaciones sobre este particular. Otro de los agravios residía en la compra de caballos en Francia que luego eran pasados por la frontera por sitios que estaban en poder de los carlistas, por lo cual debían ser los aduaneros franceses los que pusieran fin a este tráfico y no los españoles, como cínicamente argumentaba Decazes. Para colmo de males, la venta de sellos de correos, uniformes e insignias carlistas seguía efectuándose públicamente en Bayona¹³⁶.

Tras liberar Irún del cerco carlista, el general Serrano trató de poner fin a la ayuda que los carlistas recibían desde Francia. Pese a que el ministro del Interior francés había dado orden a los prefectos de que redoblasen la vigilancia en la frontera y de que desarmasen rigurosamente a todos los españoles que se internasen en Francia, impidiéndoles volver a cruzar la frontera, los oficiales carlistas se paseaban por San Juan de Luz sin molestarse siquiera en vestirse

(136) GARMENDIA, 1976: 31. Véase la transcripción del pliego de quejas presentado en pp. 115-118.

de paisano. La propia gendarmería francesa reconocía la insuficiencia de sus efectivos para llevar a cabo su cometido¹³⁷.

En cuanto a la actitud británica, es reseñable la respuesta del subsecretario de Asuntos Exteriores, Robert Bourke, a la petición del diputado irlandés por Wexford, O'Clery, cuando el 4 de mayo de 1875 solicitó para los carlistas el reconocimiento como beligerantes. Argumentaba O'Clery que existía en el norte de España un reino carlista con un Estado completamente organizado, un rey al que obedecían voluntariamente sus súbditos, con un ejército de 75.000 hombres y 180 o 190 cañones, leal, disciplinado, aguerrido y victorioso¹³⁸. El territorio controlado por don Carlos debía ser considerado como un nuevo poder, pequeño, pero capaz de resistir los ataques de sus enemigos. Inglaterra, como poder marítimo, tenía claros intereses en el asunto, pues los carlistas no solo controlaban una gran porción del interior, sino también una línea de costa considerable y varios puertos. Además, el Gobierno de Madrid era incapaz de garantizar la seguridad del comercio británico en la zona, como probaban los casos del vapor inglés *Caroline* y del alemán *Gustav*, los cuales habían tenido que desistir de entrar en Bilbao por no reconocer la autoridad del gobierno carlista. Por otra parte, los gobiernos de Castelar y Serrano habían reconocido de forma virtual a los carlistas al intercambiar prisioneros con ellos al amparo de un tratado, no como insurgentes, sino como una potencia contra la cual estaba en guerra. Bourke declinó aceptar la solicitud de reconocimiento e incluso detenerse más de lo imprescindible en este asunto, indicando que O'Clery no había demostrado suficientemente que pudiese beneficiar a los intereses del Reino Unido. La única razón para reconocer a un nuevo Estado antes de que hubiese obtenido la completa independencia residía en que poseyese capacidad para utilizar buques de guerra con los que pudiese agredir a los barcos británicos. Esa era la razón por la cual se había reconocido a la Confederación durante la guerra de Secesión de los Estados Unidos. Esto no sucedía con los carlistas, que carecían de una marina de guerra. Por otra parte, tampoco durante la primera guerra carlista habían sido reconocidos. A ello cabía añadir que, dentro del territorio en el cual eran fuertes, las ciudades principales estaban en posesión del Gobierno de Madrid, así como que carecían de fuerza fuera de las provincias vasco-navarras y el norte de Cataluña, de modo que el resto del país reconocía voluntariamente al Gobierno de Madrid. Indicó que no deseaba pronunciar una sola palabra contra los carlistas, indicando que entre ellos se encontraban algunos los guerreros más valientes del mundo, pero que no veía razones para reconocerlos como beligerantes.

(137) GARMENDIA, 1976: 30-31.

(138) HANSARD, 1875: 42-48. La organización del ejército era uno de los pilares sobre los que se ambicionaba edificar la respetabilidad y el reconocimiento del gobierno de don Carlos. El corresponsal de guerra liberal Saturnino Giménez reconoce esta buena organización, así como la de la administración civil. GIMÉNEZ ENRICH, 1876: 43-57. En el memorándum del 27 de mayo de 1874 firmado por el ministro de Hacienda carlista, conde del Pinar, se animaba a los presidentes de las cámaras de comercio españolas y extranjeras, en nombre de don Carlos, y a amigos y enemigos a que fuesen a ver la poderosa artillería carlista. GIMÉNEZ ENRICH, 13.

Concluyó indicando que no deseaba que la Cámara llegase a dividirse en razón de la propuesta, por lo que fue retirada ante el insuficiente apoyo que había logrado recabar¹³⁹.

Cierto es que los carlistas no lograron un apoyo internacional decidido, pero tampoco los liberales consiguieron un bloqueo eficaz de los envíos de armas desde países que, en principio, les eran favorables. Así pues, ante la negligencia de las autoridades norteamericanas, la falta de colaboración del gobierno republicano francés y el modo en el cual el británico pretendía soslayar el asunto evitando mayores polémicas, lo que definitivamente acabaría por precipitar el final de la contienda sería la reorganización del ejército liberal. Este ya no contaba con el problema cantonalista en la retaguardia, con lo que pudo disponer de unos 180.000 hombres. En segundo lugar, resultaría determinante el agotamiento económico de las zonas controladas por los carlistas después de verse sometidas durante tres años a repetidas contribuciones¹⁴⁰. Las bases económicas sobre las que se había edificado el Estado carlista en las provincias vascongadas habían sido los fondos recaudados por las diputaciones carlistas en el exiguo territorio por ellas controlado¹⁴¹. Los fondos aportados por las contribuciones voluntarias dentro y fuera de España nunca lograron colmar las expectativas de don Carlos y de sus partidarios¹⁴². A esto cabría añadir que los carlistas se hallaban divididos internamente y carecían de una estrategia clara para ganar la guerra.

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, A. (2014). *La Armada en la Tercera Guerra Carlista*, Madrid, A. Anca.
- BATY, T. (2005). *International Law*, Clark (New Jersey), The Lawbook Exchange Ltd.
- BAYNE, G. (2013). «Menage à Trois – The Deerhound Story», *The American Civil War Round Table (UK)*, Mar 5, 2013, [consulta 3 mayo 2023] Disponible en: <https://www.acwrt.org.uk/post/menage-a-trois-the-deerhound-story>
- BREA, A. (1897). *Campaña del norte*, Barcelona, Biblioteca Popular Carlista.
- British and Foreign State Papers* (1881) 1873-1874, LXV, Londres, William Ridgway.
- CAMPBELL, G. E. (1875). *The English Carlist Committee*, s. l., s. i.
- COMESAÑA PAZ, A. (2019). «Armas inglesas para don Carlos: el incidente de la *Express Packet*», *Hispania*, LXXVIII, 260, pp. 731-758.
- DUPONT, A. (2020). *La internacional blanca. Contrarrevolución más allá de las fronteras (España y Francia, 1868-1876)*, Zaragoza, Prensas de la Universidad de Zaragoza.
- EGEA BRUNO, P. M. (1994). «Los prolegómenos del Cantón en Cartagena. El motín de la fragata *Almansa*», *Anales de Historia Contemporánea*, 10, pp. 409-416.
- Eminent Persons Biographies reprinted from The Times* (1892). VI, 1892-1897. Londres, Macmillan & Co. [1897].
- FERNÁNDEZ GASALLA, L. (2018). *Galicia en la Guerra de Sucesión (1700-1714)*, Santiago de Compostela, Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

(139) BREA, 1897: 498. FERRER, 1959 XVII: 49-50 y 290. HANSARD, 1875: 42-48.

(140) PARDO SAN GIL, 2000: 361-362. MORAL RONCAL, 2006: 255-256.

(141) GARMENDIA, 1976: 19, 23-24 y 38.

(142) GARMENDIA, 1976: 22.

- FERNÁNDEZ GAYTÁN, J. (1988). «La marina carlista en las guerras civiles del siglo XIX», *REVISTA DE HISTORIA NAVAL*, 20, pp. 5-31.
- FERRER, M. (1958). *Historia del tradicionalismo español*, XXV, Sevilla, Editorial Católica Española.
- (1959). *Historia del tradicionalismo español*. XXVI. *Carlos VII. Tercera guerra civil, 1874*, m. l., m. ed.
- GARMENDIA GARCÍA DE CORTÁZAR, V. (1976). *La Segunda Guerra Carlista (1872-1876)*, Madrid, Siglo XXI.
- HANSARD (1875). *Hansard's Parliamentary Debates for the session 1875*, CCXIV, Londres, Cornelius Buck.
- GIMÉNEZ ENRICH, S. (1876). *Secretos e intimidaciones del campo carlista en la pasada guerra civil*, Barcelona, S. Manero.
- HERNANDO, F. (1877). *La campaña carlista, 1872-1876*, París, Jouby y Roger.
- LÓPEZ-CORDÓN, M. V. (1976). *La Revolución de 1868 y la I República*, Madrid, Siglo XXI.
- LÓPEZ GONZÁLEZ, J. L. (1992). «La Primera República española: desunión e inestabilidad políticas en el debate parlamentario», *Revista de Estudios Políticos*, 78, pp. 303-330.
- MCDONALD, J. W. (1888). *A Soldier of Fortune: The Life and Adventures of General Henry-Ronald MacIver*, Nueva York, The New York News Company.
- MORAL RONCAL, A. M. (2006). *Las guerras carlistas*, Madrid, Sílex.
- PALOMAS I MONCHOLÍ, J. (2023). «Santiago Soler y Pla». En REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA *Diccionario Biográfico español* [Consulta: 26 diciembre 2023] Disponible en: <https://dbe.rah.es/biografias/15521/santiago-soler-y-pla>
- PARDO SAN GIL, J. (1997). «Desembarcos de armas en la Guerra Carlista (1872-1876). Híguera, el puerto de los navarros», *Oarso*, 29, pp. 109-111.
- (2000). «La Segunda Guerra Carlista en “el Norte” (1872-1876): los ejércitos contendientes», *Bilduma: Revista del Servicio de Archivo del Ayuntamiento de Errenteria = Errenteriako Udal Artxibo Zerbitzuko aldizkaria*, 14, pp. 359-395.
- (2006). «Las operaciones navales en las Guerras Carlistas», *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, pp. 433-466.
- PÉREZ CRESPO, A. (1990). *El Cantón murciano*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio.
- PIRALA, A. (1878). *Historia contemporánea. Anales desde 1843 hasta la conclusión de la última guerra civil* (6 vols.), Madrid, Imprenta y fundición de Manuel Tello.
- RAMM, A. (ed.) (1998). *The Gladstone-Granville Correspondance*, Cambridge, Cambridge University Press.
- ROLANDI SÁNCHEZ-SOLÍS, M. (2006). «Los primeros intentos de motín a bordo de los buques de la Armada de la I República (febrero-mayo)», *Revista de Historia Naval*, 92, pp. 7-30.
- RUIZ DANA, P. (1876). *Estudios sobre la guerra civil en el norte, de 1872 a 1876*, Madrid, Imprenta a cargo de J. J. de las Heras.
- RUIZ DANA, P. (1887). *Estudio crítico sobre la última guerra civil*, Madrid, Librerías de A. de San Martín.
- SERRANO, N. M. y PARDO, M. de (1876). *Anales de la guerra civil. España desde 1868 a 1876*, II, Madrid, Astort Hermanos.
- VILCHES, J. (2001). *Progreso y libertad. El Partido Progresista en la revolución liberal española*, Madrid, Alianza Editorial.
- Whitaker's Britain (2013), Londres, Bloomsbury.

REVISTA DE HISTORIA NAVAL
FUNDADA EN 1982

BOLETÍN DE SUSCRIPCIÓN DE LA EDICIÓN EN PAPEL

NOMBRE Y APELLIDOS: _____

DIRECCIÓN: _____ LOCALIDAD: _____

PROVINCIA: _____ CÓDIGO POSTAL: _____ PAÍS: _____

NIF: _____ TELÉFONO: _____ E-MAIL: _____

AÑO EN QUE COMIENZA EL ALTA: _____

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

IMPORTE ANUAL (AÑO 2021)

REVISTA DE HISTORIA NAVAL (CUATRO NÚMEROS AÑO 2021)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 16 EUROS; RESTO DE EUROPA, 25; RESTO DEL MUNDO, 30 EUROS

CUADERNOS MONOGRÁFICOS (DOS NÚMEROS AÑO 2020)
PRECIO PARA ESPAÑA Y PORTUGAL, 12 EUROS; RESTO DEL MUNDO, 18 EUROS

FORMA DE PAGO

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

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

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

	ENTIDAD	OFICINA	DC	Nº CUENTA
IBAN:				

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

En _____, a ____ de _____ de 20 _____

Firmado: _____

NOTA:

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

Protección de datos de carácter personal.

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

MITIFICAR Y MISTIFICAR.
LA INFLUENCIA DE LA OBRA
DE EXQUEMELIN
EN LA HISTORIOGRAFÍA
ANGLOSAJONA
SOBRE LA TOMA DE PORTOBELO
(1668)*

Dario TESTI
CIEE Rome
Instituto de Humanismo y Tradición Clásica
(Universidad de León)
Recibido: 02/03/2023 Aceptado: 13/04/2023

Resumen

El presente trabajo analiza la forma en que, a lo largo de las centurias, se reconstruyó la toma de Portobelo por Henry Morgan (1668), y cuenta con el respaldo bibliográfico de la historiografía anglosajona. El pirata francés

(*) Este estudio se enmarca en las líneas de trabajo del Grupo de Investigación Reconocido «Humanistas» (HUMTC), de la Universidad de León, en el que el autor colabora. Debo expresar mi gratitud al profesor Jesús Paniagua Pérez por la revisión del texto, y a Lorenzo Maria Ottaviani por la traducción del resumen.

Alexandre Olivier Exquemelin escribió la obra más importante sobre el filibusterismo de la época, *Piratas de la América* (1678), en la que entrelazaba realidad y ficción. Puesto que el primer análisis exhaustivo sobre la documentación española acerca del suceso no se dio a conocer hasta 1981, los historiadores que reconstruyeron el asalto de la ciudad consideraron imprescindible su consulta para acometer su tarea, lo que supuso la transmisión de los muchos errores en que Exquemelin incurrió en su libro. Al realizar este trabajo se han cotejado decenas de textos y, con respecto a los que se publicaron en los albores del siglo XX, se ha destacado el paulatino surgimiento de un primer examen crítico de la obra de Exquemelin, que puso en tela de juicio su veracidad. Para la producción historiográfica a partir de 1981, se ha planteado una separación entre los autores que desconfiaron de la objetividad de este texto, fundamentando su juicio en los informes que se conservan en el Archivo General de Indias, y aquellos que lo valoraron como un documento fiable. En la actualidad, los especialistas de la historia del curso suelen refutar los análisis de la toma que no se fundamenten en la documentación española, aunque la «versión mítica» de Exquemelin se siga transmitiendo, y no solo a través de ensayistas carentes de formación académica, sino también por parte de investigadores universitarios.

Palabras clave: toma de Portobelo, Henry Morgan, Alexandre Olivier Exquemelin, historia del filibusterismo, historiografía anglosajona.

Abstract

This work analyzes the way in which, over the centuries, the capture of Portobelo by Henry Morgan (1668) has been reconstructed, focusing on Anglo-Saxon historiography. The French pirate Alexandre Olivier Exquemelin wrote the most important work on the activity of the freebooters of the time (1678), mixing reality and fiction. Historians considered its consultation to be fundamental in reconstructing the assault on the city, and since a full analysis of the Spanish documentation was only published in 1981, a wide variety of errors were transmitted. We compared dozens of texts and, compared to the works published at the beginning of the twentieth century, a gradual emergence of an initial critical examination of Exquemelin's work was highlighted, which questioned its truthfulness. In historiographical production since 1981, we have proposed to separate between authors who were wary of the objectivity of this text, basing their judgment on the accounts that are preserved in the General Archive of the Indies, and those who considered it a reliable historical document. Currently, privateers' history specialists tend to disprove analysis of the assault that are not based on Spanish documentation, although the «mythic version» of Exquemelin continues to be spread, not only by essayists who have not received an academic education, but also by university researchers.

Keywords: storm of Portobelo, Henry Morgan, Alexandre Olivier Exquemelin, privateers' history, Anglo-Saxon historiography

Introducción

La mezcla de elementos veraces y ficticios es muy común en los textos históricos de la época moderna, entreverados en proporción variable conforme a las pretensiones de sus autores. Un caso emblemático de ello es la relación que Alexandre Olivier Exquemelin¹, un pirata del Caribe², redactó sobre la toma de Portobelo (1668), que sigue siendo objeto de debate por parte de la crítica. Respecto de este evento se dispone, pues, de una fuente literaria coetánea que se publicó transcurrido un decenio escaso de los hechos y que llegó a ser un éxito editorial. La relación de Exquemelin se dio a la imprenta por primera vez, en Ámsterdam, en 1678, con el título de *De Americaenesche zee-roovers*, donde *zee roovers* se puede traducir como «ladrones del mar». A esa *editio princeps* siguió una en español, *Piratas de la América*, publicada también en Ámsterdam, en 1681, y dos traducciones al inglés, tituladas ambas *The Buccaneers of America* y publicadas en 1864³. Exquemelin sustentó su relación de la toma de Portobelo en datos derivados de sus experiencias personales y en rumores, lo que en ocasiones lo condujo a equivocarse sin pretenderlo, aunque en otros casos distorsionó voluntariamente algunos hechos⁴. En definitiva,

(1) En este trabajo se proporcionan breves noticias biobibliográficas sobre los autores de las obras que son objeto de análisis. Respecto de Exquemelin se aconseja la lectura del aparato crítico con que Antonio SÁNCHEZ JIMÉNEZ acompaña su edición de EXQUEMELIN, Alexandre O.: *Piratas de la América*, Renacimiento, Sevilla, 2013; y de PAYTON, Jason M.: «Alexander Oliver Exquemelin's *The Buccaneers of America* and the Disenchantment of Imperial History», *Early American Literature*, vol. 48, núm. 2 (2013).

(2) En el Caribe del siglo XVII había una diferencia marcada entre la actividad del pirata y la del corsario, pero el mismo personaje podía actuar de ambas formas. Al tomar Portobelo (1668) y Panamá (1671), Morgan actuó conforme a los intereses del gobernador de Jamaica, al igual que los corsarios. Ahora bien, España e Inglaterra estaban en paz, y Carlos II había prohibido toda actividad bélica contra los puestos avanzados españoles; así pues, en ambas ocasiones actuó de pirata. Exquemelin participó en la toma de Panamá, por lo que la definición más correcta de su profesión, en aquella fase de su vida, es «pirata» o «filibustero», sustantivo de origen neerlandés que tenía el mismo significado.

(3) Para la historia del texto y de su fortuna, véase HANNA, Mark G.: *Pirate nests and the rise of the British Empire, 1570-1740*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2015, pp. 162 y 163.

(4) La obra de Exquemelin plantea dudas acerca de su fiabilidad. Este autor no participó en la toma de Portobelo, lo que pudo ser causa de que en su relato cometiera errores involuntarios (PAYTON, p. 339; SÁNCHEZ JIMÉNEZ, p. 25). No obstante, en este tampoco faltan las alteraciones voluntarias de la realidad, guiadas por un propósito de efectismo narrativo, razón por la que se le ha acusado de incurrir en «sensacionalismo» (BREVERTON, Terry: *Admiral Sir Henry Morgan. The Greatest Buccaneer of Them All*, Glyndwr Publishing, Trefforest, 2005, p. 43). Morgan abandonó a sus hombres después de la toma de Panamá la Vieja, en 1671 (EXQUEMELIN, Alexandre Olivier: *Piratas de la América*, Renacimiento [Isla de la Tortuga], Sevilla, 2013, 3.ª parte, caps. VI y VII). Por tanto, es de suponer que nuestro autor tuviera la intención de

Exquemelin mistificó la realidad, elaborando una «versión mítica» de la toma de aquel enclave⁵.

A tenor de lo indicado, es necesario verificar íntegra y exhaustivamente toda su relación, cotejándola para ello con otras fuentes de la época y con la documentación española del Archivo General de Indias (AGI) de Sevilla⁶. En ese apartado de fuentes coetáneas figuran algunas epístolas del coronel Henry Morgan⁷ y de Thomas Modyford, pero estas no se dieron a la imprenta hasta la publicación de Sainsbury (1880). Por su parte, los documentos del AGI permanecen inéditos, aunque Earle (1981) y Castellero Calvo (2016) han dado a conocer su contenido⁸. Así, pese a que la fiabilidad del relato de Exquemelin empezara a cuestionarse pronto, su estudio crítico no comenzaría hasta el siglo XX. A partir de entonces, numerosos autores cuestionaron su veracidad,

denunciarlo, de lo que pudo derivar que distorsionase algunos detalles. Frohock escribió que puso en evidencia todos los defectos de los filibusteros, o que más bien los amplificó, eliminando todo asomo de virtud (FROHOCK, Richard: «Exquemelin's *Buccaneers*. Violence, Authority, and the Word in Early Caribbean History», *Eighteenth-Century Life*, vol. 34, núm. 1 [2009], pp. 62 y 63). Hanna recordó que en la *editio princeps* holandesa se puede leer: «Den Engelschman is een Duyvel voor een Mensch» («El Inglés es un diablo de hombre»), lo que es una prueba más de la animadversión de autor y editor hacia los británicos (HANNA, p. 162). A fin de cuentas, Inglaterra, Francia y Holanda, de aliadas de conveniencia contra el imperialismo español, habían pasado a ser rivales.

(5) EARLE, Peter: *The sack of Panamá. Captain Morgan and the Battle for the Caribbean*, Thomas Dunne Books, Nueva York, 1981, pp. 265 y 266.

(6) Los informes principales se conservan en Panamá 50, 72 y 81; Escribanía 462A y 577A. Para realizar este trabajo se ha acudido a los documentos de Escribanía 462A: «Residencia de Agustín de Bracamonte Dávila, gobernador y capitán general interino de Tierra Firme y presidente interino de la Audiencia de Panamá, por Miguel Francisco de Marichalar», 10/11/1671-13/05/1672 (ff. 86-209); «Autos, diligencias e informaciones sobre la pérdida de Portobelo y su ocupación por los ingleses», 1668-1672 (ff. 210-472), e «Informe de la residencia secreta efectuado por el juez de residencia», 02/05/1672-29/10/1674 (ff. 489-998). En la transcripción de los documentos manuscritos hemos modernizado la ortografía y respetado los arcaísmos y repeticiones típicos de la época.

(7) Su vida fue objeto de investigación en la mayor parte de las monografías que se citan en esta contribución, así como en la obra de Exquemelin. En 1684, Philip Ayres quiso «rescatar el honor de ese incomparable soldado y navegante», tan manchado por las acusaciones del «Holandés» y su «pluma difamatoria». AYRES, Philip: *The voyages and adventures of Capt. Barth. Sharp and others, in the South Sea*, B.W., Londres, 1684, s.p. Numerosos autores han seguido esta interpretación. Así, POPE, Dudley: *The Buccaneer King. The Biography of Sir Henry Morgan, 1635-1688*, Dodd Mead, Nueva York, 1978, pp. XVIII y XIX; PAYTON, Jason M.: art. cit., pp. 349 y 354.

(8) Alfredo Castellero Calvo dio a la imprenta en 2016 el análisis más completo y detallado sobre la toma de Portobelo. CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales, siglos XVI-XIX II*, Editora Novo, Panamá, 2016, pp. 387-402. Otras reconstrucciones más escuetas se pueden encontrar en sus obras «Panamá, un país en guerra. Siglos XVI-XIX», *Tempus. Revista en Historia General*, núm. 5 (2017), p. 18, y *Nueva historia general de Panamá I-1 y 2*, Novo Art, Panamá, 2019, pp. 795 y 796. Este autor fue catedrático de Historia de América en la Universidad de Panamá y escribió decenas de publicaciones de historia panameña. Para un juicio rotundamente positivo de su texto de 2016, se recomienda la lectura de KUETHE, Allan J.: «Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales. Siglos XVI-XIX», *Tareas*, núm. 163 (2019).

pero sin ofrecer una versión alternativa; y los que sí la ofrecieron lo hicieron guiándose por el sentido común más bien que por el contraste de fuentes, lo que los llevó a incurrir en imprecisiones.

A nivel internacional, los nombres de las fortificaciones que protegían la ciudad ya se conocían en 1736⁹, pero la toma de Portobelo por parte de Vernon (1739) y la sucesiva publicación de Charles Leslie de su historia de Jamaica (1740), que recogía este episodio, extendieron su fama. Así las cosas, a partir de la narración de Leslie, distintos autores empezaron a citar el castillo de «San Fernando», que todavía no existía en 1668, y asociaron mecánicamente las denominaciones, referencias y menciones sobre las fortificaciones proporcionadas por Leslie a las de Exquemelin. Asimismo, numerosos investigadores describieron la heroica resistencia del «gobernador» español en el castillo de «San Gerónimo» y subrayaron que, para acabar con ella, hizo falta un asalto muy elaborado.

El objetivo del presente trabajo es detectar y analizar los errores en que, con respecto a la toma de Portobelo, ha incurrido la tradición historiográfica, errores que en determinados casos perviven en nuestros días. Asimismo, hemos intentado reconstruir el origen de tales fallos y trazar la historia de su transmisión textual, acudiendo para ello a algunas de las obras más importantes que han tratado este tema, principalmente biografías de Morgan o investigaciones generales sobre la piratería y el corso. Por razones temáticas, este trabajo se ha centrado en el estudio del corpus historiográfico anglosajón, cuyos esmerados análisis sobre la historia de la actividad naval británica¹⁰ en el Caribe, y acerca de las vidas de sus caudillos más destacados, se han visto muy influidos por el relato de Exquemelin.

Las fortificaciones de Portobelo

La orilla atlántica del istmo de Panamá contaba con las defensas estáticas de Portobelo y la desembocadura del río Chagres¹¹. Como etapa preliminar de este análisis, es necesario reconstruir brevemente la historia de las fortificaciones portobeleñas, para que se pueda comprender su ubicación y función, e identificar con exactitud la denominación precisa de cada una de

(9) BELLIN, Jacques Nicolas: *Le Petit Atlas Maritime. Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde en Cinq Volumes* II, M. Bellin, París, 1764, tab. 15.

(10) Se usa el gentilicio «británico» como sinónimo de «inglés», atendiendo al significado geográfico de «Gran Bretaña» (como la *Britannia* romana), y no al político.

(11) Frente a la amenaza corsaria en el Caribe, Felipe II decidió dotar a algunas urbes portuarias de fortalezas de piedra (CASTILLERO CALVO: *Portobelo...* I, p. 220). Bautista Antonelli, refiriéndose a Portobelo, dijo en 1596 que «esta ciudad es como una frontera que cada día ha de estar con las armas en la mano» (ANTONELLI, Bautista: *Las fortificaciones americanas del siglo XVI*, Hamer y Menet, Madrid, 1942, p. 5). Tras la conquista de Jamaica por los ingleses y de la Tortuga por los franceses en 1655, esta necesidad se ratificó en algunas juntas de guerra y juicios de residencia que tuvieron lugar en Panamá entre 1668 y 1671 (AGI, Escribanía 462A, ff. 110r y 909v).

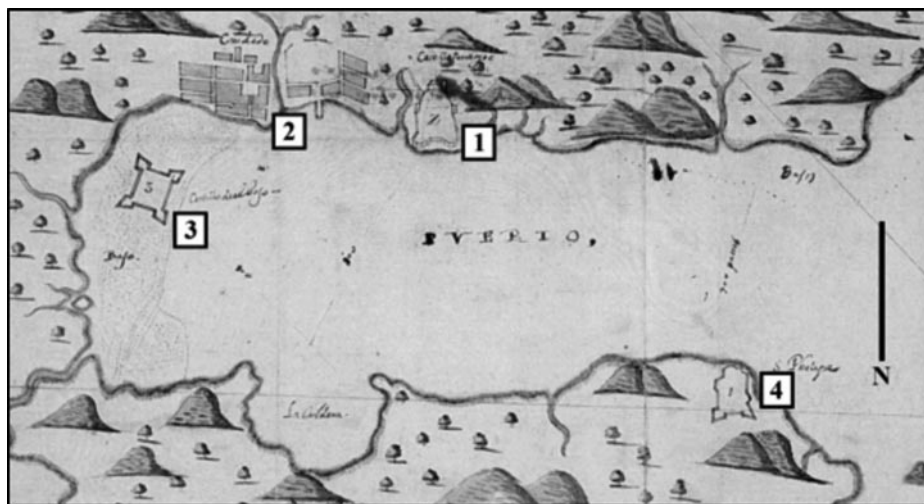


Figura 1. En este mapa, orientado al sur, se observa la verdadera ubicación de las fortificaciones de San Felipe de Sotomayor, «Todo Fierro» (4); Santiago de la Gloria (1), y el proyecto de construcción de San Gerónimo (3), así como la ciudad de Portobelo (2). La ilustración es un detalle de la *Descripción de Portobelo y planta de la ciudad y sus castillos*, que Cristóbal de Roda realizó en 1626. (FUENTE: AGI, MP-PANAMA, 42)

ellas¹²; citaremos tan solo algunos de los primeros estudios que las transmitieron, puesto que no es este el tema principal de este trabajo.

Las fortalezas y su historia

El ingeniero Bautista Antonelli¹³, quien llegó por primera vez al istmo en 1596, ideó el «fuerte de San Felipe de Sotomayor», apodado «Todo Fierro», en la costa septentrional de la entrada de la bahía, y el «castillo de Santiago», el cual tenía que ubicarse cerca de la ciudad y ser «significativamente más

(12) Nos basamos en dos obras de Christopher Ward, quien probablemente realizó el primer análisis exhaustivo de ellas. WARD, Christopher: «The Defense of Portobelo. A Chronology of Construction, 1585-1700», *Ibero-amerikanisches Archiv*, vol. 16, núm. 2 (1990), 348-368, e *Imperial Panama. Commerce and Conflict in Isthmian America, 1550-1800*, University of New Mexico, Albuquerque, 1993, pp. 164-171. Ward afirmó haber fundamentado su trabajo en las fuentes documentales de numerosos archivos, principalmente el AGI y el Archivo Nacional de Panamá (WARD: *Imperial Panama*, pp. 199 y 200). Para un enfoque más actualizado, véase CASTILLERO CALVO: *Portobelo... I*, pp. 219-224, 231, 235-281; e ÍDEM: *Nueva historia...*, pp. 904 y 909.

(13) No hay que confundir a Bautista Antonelli (1547-1616) con su hermano Juan Bautista (1527-1588).

grande»¹⁴. Se optó por hacer del San Felipe el castillo mayor pese a que los planes iniciales, que se fueron modificando a lo largo de las décadas, preveían que fuese «bastante modesto»¹⁵. El ataque de William Parker (1601) demostró que la fortaleza de Santiago estaba demasiado lejos de la urbe para participar en su defensa, así que se demolió a fin de construir otra más al este¹⁶. Hernando de Montoya, maestro alarife y sucesor de Antonelli, proyectó y erigió el Santiago de la Gloria, que se ultimó en 1607 por Tiburzio Spannocchi y fue mejorado en los años treinta por Cristóbal de Roda. En 1639 concluyeron las obras de reforma de la fortaleza, y Ward explicó que era «el castillo de mayor tamaño» de Portobelo¹⁷. En 1659 se empezó la construcción del San Gerónimo, en el fondo de la bahía, un «fuerte más pequeño» y que no contaba con sólidas defensas¹⁸.

Las fortalezas en la historiografía

La historia de Jamaica de Charles Leslie se publicó, como señalamos antes, en 1740¹⁹. La obra se estructura en trece cartas, y es en la décima, «The rebels submit to terms. Admiral Vernon's success against Porto-Bello», donde trata de la toma de la ciudad en 1739²⁰. Si bien las modalidades del asalto de Vernon fueron diversas de las del de 1668, el autor introdujo el nombre de dos de las fortalezas: el «castillo de la Gloria», en la costa meridional, y el «fuerte de Gerónimo», en el fondo; también cita al San Felipe, al que se refiere como el «fuerte de Hierro», ubicado en la costa septentrional de la boca de la bahía. Esta información es correcta, aunque las construcciones defensivas en cuestión no eran fuertes, sino fortalezas²¹.

(14) En este trabajo, por orden creciente de tamaño, se distingue entre fortín, fuerte y fortaleza, teniendo en cuenta las dimensiones y la influencia que la respectiva construcción defensiva tenía sobre el territorio, con independencia del material del que estaba hecha. El término «fortaleza» se emplea como sinónimo de «castillo».

(15) Según Ward, no fue una decisión inteligente puesto que, si bien protegía la boca del puerto del acceso de las embarcaciones, no podía contribuir a la defensa de la ciudad en un eventual ataque terrestre. Asimismo, todas las fortificaciones adolecían de ciertos problemas estructurales. WARD: «The Defense...», pp. 349-360.

(16) Castellero Calvo definió como «nula» la utilidad del «fortezuelo de Santiago», confirmando que estaba «mal construido». CASTILLERO CALVO: *Portobelo... I*, pp. 238 y 241.

(17) WARD: «The Defense...», p. 366. En este trabajo, los nombres «Santiago» y «Santiago de la Gloria» se utilizan como sinónimos, puesto que el primero ya no existía en 1668.

(18) *Ibidem*.

(19) Cárdenas afirmó no haber podido encontrar ningún dato biográfico acerca de este autor, aparte de los que se pueden deducir de sus epístolas. CÁRDENAS, Manuel: «Una nueva historia de Jamaica en trece cartas. De un caballero a su amigo. Por Charles Leslie de Jamaica, Londres 1740», *Caribbean Studies*, vol. 17, núm. 1 y 2 (1977), p. 147. Latimer se limitó a definirlo como «historiador de Jamaica». LATIMER, Jon: *Buccaneers of the Caribbean. How Piracy Forged an Empire*, Harvard University Press, Cambridge, 2009, p. 177.

(20) LESLIE, Charles: *A New History of Jamaica, from the Earliest Accounts, to the Taking of Porto Bello by Vice-Admiral Vernon*, Hodges, Londres, 1740, pp. 289-299.

(21) *Ibidem*, pp. 291-292.

En 1883, Zaragoza Cucala publicó algunas obras inéditas de Dionisio Alcedo y Herrera²². En el *Proemio al registro hidrográfico de ambas Américas*, a propósito de Portobelo, se hizo mención de «tres castillos que la guardaban: San Felipe de Todo Fierro, Santiago de la Gloria y San Jerónimo»²³. Al final de la edición se insertaron una serie de mapas, y en la «Carta geográfica de el (*sic*) istmo», en la leyenda, se señalaron el «Castillo de San Fernando», que aparece en lugar del de Santiago; el «Castillo de San Felipe», que no está en el mapa, y el «Fuerte de San Jerónimo», en su correcta ubicación²⁴. Si bien ya quedaba claro cuántas fortificaciones defendían la ciudad y cuáles eran sus nombres, se detectan algunos errores. La fortaleza de San Fernando todavía no se había edificado en tiempos del asalto de Morgan, puesto que se construyó en 1753 sobre diseño de Ignacio de Sala²⁵, pero numerosos autores volvieron a citarla.

A mediados del siglo pasado, casi cuarenta años antes del estudio de Ward, los nombres de las tres fortificaciones principales ya eran conocidos. Así, en 1952, Céspedes del Castillo escribió: «Portobelo en la costa norte, con sus fuertes de Santiago, San Felipe y San Jerónimo, sus puestos de vigías en diversos puntos del litoral»²⁶. La presencia de algunos puestos avanzados menores, que por lo general no se nombraron, pudo contribuir a la reiteración de las referencias a San Fernando²⁷.

Las dinámicas de la toma de Portobelo según la documentación del AGI

En este segundo apartado de la sección introductoria de este trabajo, resumiremos brevemente las etapas de la toma de Portobelo, a fin de aportar los conocimientos necesarios para el cotejo de lo narrado al respecto en las obras historiográficas modernas y en las contemporáneas²⁸.

El ataque se produjo antes del amanecer²⁹. El contingente inglés avanzó a pie por la costa y tomó el fortín de La Ranchería³⁰. Morgan recorrió la playa

(22) Dionisio Alcedo y Herrera fue presidente de la Audiencia de Quito (1728-1736), gobernador y capitán general de Panamá (1741-1749), historiador y geógrafo.

(23) ALCEDO Y HERRERA, Dionisio de: *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVII*, Zaragoza-Madrid, 1883, p. XXIV.

(24) *Ibidem*, s. p.

(25) GUTIÉRREZ, Ramón: *Fortificaciones en Iberoamérica*, Fundación Iberdrola, Madrid, 2005, p. 200.

(26) CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: «La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 9 (1952), p. 20.

(27) Eran tres castillos, «junto a una cantidad de fortines y baterías que controlaban a distintas alturas, el acceso y circulación naval de la bahía». GUTIÉRREZ, p. 193.

(28) Para un análisis detallado de la toma, de acuerdo con la abundante y detallada documentación española de la época, CASTILLERO CALVO: *Portobelo... II*, pp. 387-402.

(29) El alférez Cristóbal García Niño sostuvo que «como a las cuatro de la mañana, oyeron disparar como dos armas de fuego». AGI, Escribanía 462A, f. 653v.

(30) Juan de Espinosa, alférez del San Felipe, afirmó que era «un puesto donde siempre solían estar cuatro hombres y su cabo (...) para reconocer las embarcaciones que venían a este puerto». *Ibidem*, f. 545r.

de Triana y se aproximó al lienzo occidental del Santiago sin sufrir ataque alguno³¹. Al dividirse, un pelotón subió a la colina de La Gloria y, desde la cumbre, acribilló a su guarnición³². El resto accedió a la ciudad y derrotó a la milicia, porque no hubo forma de armarla ni de coordinar sus movimientos³³; luego, atacó y tomó el San Gerónimo, que estaba todavía en obras, donde pocos españoles intentaron oponer resistencia³⁴.

Los ingleses avanzaron hacia el lienzo oriental del Santiago, al amparo de escudos humanos³⁵. Otro pelotón apuntó contra el sector septentrional de la muralla y, usando escalas, trepó por él, tomando así la fortaleza³⁶. A la mañana siguiente, al acometer los filibusteros el San Felipe, Alejandro Manuel de Pau y Rocaberti, su castellano, capituló³⁷.

Historia de la reconstrucción de la toma de Portobelo

Sobre la toma de 1668, Castellero Calvo afirmó en 2017 que «la historiografía tradicional conocía mal lo anterior o solo lo conocía parcialmente»³⁸. A la luz de ello, en este apartado se reconstruyen las etapas principales de la elaboración historiográfica del asalto de Morgan, siguiendo un orden cronológico.

Las fuentes del siglo XVII

Se dispone de cierto número de relatos de la época, por más que este número sea reducido, escritos inmediatamente después de los hechos. Su

(31) Pedro Arredondo y Agüero, castellano del San Gerónimo, explicó que los filibusteros superaron la fortaleza de Santiago «sin que se les disparase pieza de artillería ni arcabuz». *Ibídem*, ff. 127v-128v.

(32) De acuerdo con Cristóbal López de Santistevan, soldado del Santiago, la ventaja de los ingleses consistió en «señorearle desde lo alto de dichas colinas toda la plaza de armas». *Ibídem*, f. 259v.

(33) *Ibídem*, f. 136v.

(34) El capitán Alonso Sánchez Randoli confirmó que este castillo «solo lo es en el nombre». *Ibídem*, f. 131r.

(35) El teniente Juan de Pineda sostuvo que «llevaron a este testigo, con otros ocho o nueve prisioneros, y los pusieron a la puerta del castillo para atrincherarse con ellos porque pegaban fuego a dicha puerta, por recelarse de la pieza que mira a ella». *Ibídem*, f. 708v.

(36) Andrés Fernández Dávila, el alcalde mayor, explicó que «con ellas [las escalas] arriándose por sus dos traveses, asaltándole y ganándole con la gente que por ellas se metió dentro». *Ibídem*, ff. 243r y 243v.

(37) En los cargos que se formularon en su contra se lee que «rindió y entregó al enemigo la misma tarde que le acometió, sin haber el enemigo echado la escala ni abierto brecha». *Ibídem*, f. 209v.

(38) CASTILLERO CALVO: *Panamá...*, p. 19, y *Nueva historia general de Panamá*, p. 796; GRAHAM, Thomas A.: *The Buccaneer King. The Story of Captain Henry Morgan*, Pen & Sword Maritime, Barnsley, 2014, p. 47.

influencia en las obras siguientes, sin embargo, fue marginal –incluido el informe del propio Morgan–. Por consiguiente, la obra de Exquemelin se consideraba la única fuente primaria para reconstruir el curso de los acontecimientos que condujeron a la toma de Portobelo³⁹.

Como decimos, Morgan escribió su propio informe sobre el asalto. En este escueto documento, el almirante se refiere a los tres castillos como «primero», «segundo» y «tercero», que por deducción deben corresponderse, respectivamente, con el Santiago de la Gloria, el San Felipe y el San Gerónimo⁴⁰. Morgan escribió que los ingleses asaltaron el «primer castillo» (Santiago de la Gloria) y que dieron muerte al «castellano» («the Castiliano» en el original), lo que se corresponde con la versión española –aunque el galés no lo mencione, el nombre del castellano en cuestión era Juan de Somovilla Tejada–. En las mazmorras del Santiago, los asaltantes encontraron y liberaron a unos prisioneros británicos⁴¹, pero esto no coincide con la documentación del AGI, según la cual estos presos trabajaban de día en las obras del San Gerónimo, el «tercer castillo», y pasaban la noche encerrados en la Aduana⁴². Así pues, habiéndose producido el asalto de noche, es probable que no estuvieran en ninguna de las fortificaciones. En cuanto al San Gerónimo, Morgan afirmó que se rindió de inmediato a cinco o seis ingleses, lo que resulta una afirmación auténtica. En conclusión, el informe del almirante incurre en un solo y pequeño error: que los prisioneros ingleses estaban recluidos en el Santiago; esto podría generar alguna confusión en el lector que asocie los cautivos con San Gerónimo⁴³.

(39) La cuestión del crédito que merecen muchas de las fuentes históricas de la época moderna está muy extendida. Ejemplo de ello es la producción literaria del autor novohispano Carlos de Sigüenza y Góngora, cuyos esfuerzos de interpretación de los hechos, algunos de ellos relativos al mundo pirático, siguen siendo objeto de debate por parte de la crítica. Véase ARCIELLO, Daniele: «Desde el prisma cortesano virreinal: la perspectiva de Carlos de Sigüenza y Góngora frente a la otredad en dos escritos», en *Las ciencias sociales como expresión humana*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2022.

(40) Del segundo dijo que impedía el acceso de los barcos al puerto, y no podía ser San Gerónimo. Explicó que su guarnición se entregó y se retiró con sus estandartes, un elemento que los testigos españoles comentaron con respecto a la rendición del San Felipe.

(41) En relación con estos cautivos, del estudio de las fuentes inglesas se deduce que habían sido capturados en la isla de Santa Catalina (Colombia), que los británicos llamaban «Providence Island». En ellas no se explica que el sargento mayor José Sánchez Jiménez, al que numerosos autores hicieron referencia, había liderado la expedición. Los 33 galeotes trabajaban en el agua de las cinco de la mañana a las siete de la tarde, y cuando concluían su turno permanecían recluidos en una mazmorra de 12 pies por 10 (unos 465 cm por 304). Se afirmó que era un turno que correspondía a tres de los menestrales africanos, y que cuatro o cinco de ellos perecieron. SAINSBURY, W. Noel: *Calendar of State Papers. Colonial Series. America and West Indies, 1661-1668 V*, «Gov. Sir Thos. Modyford to the Duke of Albemarle» (5 de octubre de 1668), Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1880, p. 617; y AYRES, s. p.

(42) Diego Pérez, soldado del Santiago, mencionó a los «ingleses prisioneros que trabajaban en la dicha obra del dicho castillo, a los cuales guardaban de día, y de noche los entregaban en la contaduría para que los tuviesen en prisión». AGI, Escribanía 462A, ff. 648r y 648v.

(43) SAINSBURY: *Calendar of State Papers*, «Information of Admiral Henry Morgan and his officers of their late expedition on the Spanish coast, with the reasons of their late attempt on Porto Principe and Porto Bello» (7 de septiembre de 1668), p. 611.

Exquemelin complicó la cuestión insertando diversos datos incorrectos. En relación con Portobelo, escribió que «defiéndenla dos castillos inexpugnables, que están a la entrada del puerto; de modo que pueden defender la ciudad, y no dejar entrar navío ni barca alguna, si no fuere con permisión». El Santiago y el San Felipe estaban en la entrada del puerto, pero en las líneas siguientes alude al Santiago y al San Gerónimo (sin mencionar sus nombres) e ignora al San Felipe. Los filibusteros llegaron «a la fortaleza *que está cerca de la ciudad*» (cursiva nuestra) y tiene que tratarse del Santiago –no puede referirse al fortín de La Ranchería, porque afirma que los españoles *accionaron sus baterías* para dar la alarma. Los defensores intentaron resistirse, pero los ingleses tomaron la fortaleza y volaron el polvorín, ejecutando a los supervivientes. Un oficial español, al que definió como «gobernador», se retiró «a uno de los otros castillos», donde organizó una valiente oposición. El asalto sobre lo que supuestamente era el San Gerónimo había comenzado al amanecer, y a mediodía los defensores continuaban repeliendo a los asaltantes con artefactos explosivos. Llegado a este punto de su narración, Exquemelin introdujo un detalle que provocaría gran escándalo y sería muy recordado en obras posteriores: para reducir de una vez a los defensores, Morgan decidió recurrir a los prisioneros (incluyendo frailes y monjas), a los que obligó a maniobrar con escalas y, a modo de escudos humanos, proteger con el cuerpo a los filibusteros. Atacando de esta manera, los británicos pudieron por fin tomar aquel «otro castillo», cuyo «gobernador» prefirió morir luchando antes que ser «ahorcado como cobarde».

La heroica resistencia (supuestamente en el San Gerónimo) del «gobernador», el sacrificio de este e incluso la intervención, *nolens volens*, de monjas y frailes⁴⁴ resultan detalles muy llamativos, pero lo cierto es que son inexactos o incontrastables. Tampoco es cierto que los ingleses volaran ninguna fortificación, ni que ordenaran a los prisioneros maniobrar con las escalas. En cuanto a la intervención en el asalto de monjas y frailes, no hay más referencia a este insólito hecho que la suya⁴⁵. Tampoco el San Gerónimo, que se identificó con el «segundo castillo», opuso una resistencia firme, y Portobelo carecía de gobernador en el momento del asalto. Quien pereció defendiendo su fortaleza fue el castellano del Santiago, Juan de Somovilla Tejada, como bien anotó Morgan, y lo hizo en las fases tempranas del asalto⁴⁶. Su homólogo del San Gerónimo, Pedro de Arredondo Agüero, si bien en un primer momento rechazó la orden de rendirse, acabó capitulando al percatarse de la inutilidad de cualquier resistencia⁴⁷. En cuanto al sedicente gobernador, la única persona de

(44) EXQUEMELIN, 2.^a parte, cap. VI.

(45) CASTILLERO CALVO: *Portobelo...* II, p. 390. Sobre ese tema, se aconseja la lectura de TESTI, Dario: «L'intervento delle monache nella presa di Porto Belo: un falso storico?», *Hipogrifo. Revista de Literatura y Cultura del Siglo de Oro*, vol. 10, núm. 1 (2022).

(46) Lorenzo del Varco, soldado del Santiago, explicó que «de los primeros balazos lo mató uno que el dicho enemigo tiró». AGI, Escribanía 462A, ff. 590r-591r.

(47) Joseph de la Pinilla, artillero del Santiago, confirmó que los ingleses «decían “buen cuartel”, y respondiendo dicho castellano que no querían buen cuartel, sino morir como buenos

tal condición presente en el asalto fue José Sánchez Jiménez, sargento mayor que había liderado el ataque contra Santa Catalina, quien murió en las fases finales de la defensa del Santiago. Sánchez Jiménez, efectivamente, era gobernador, pero de Cartagena, no de Portobelo. Así pues, el autor galo fusionó en esta escena circunstancias pertenecientes a otros episodios y a otros personajes vinculados al asalto.

Por último, ignoró el asalto al San Felipe. Este no se puede identificar con aquel «otro castillo» que menciona, porque afirma que los filibusteros avanzaron «echándose sobre la ciudad», y el San Felipe estaba al otro lado de la bahía; por otro lado, habría sido complicado cruzarla y alcanzar su orilla septentrional llevando las escalas y aquellos «escudos humanos».

Fuentes y obras historiográficas de los siglos XVIII y XIX

Castillero Calvo subrayó en 2017 que la narración del pirata galo es obra de referencia de todos los autores que han tratado la acometida sobre Portobelo. Algunos siguieron al pie de la letra sus palabras, otros pusieron en tela de juicio su veracidad, y otros más la rechazaron. Aun así, muchos de los que lo criticaron repitieron la secuencia de hechos que Exquemelin fijó, y otros confundieron el nombre o la ubicación de las fortalezas⁴⁸. A la luz de ello, en este apartado se resume el desarrollo de la reelaboración gradual de la historia de la toma, hasta llegar a una versión crítica.

En la quinta epístola de Charles Leslie, «The life and gallant actions of the ever-memorable Sir Henry Morgan, and his almost incredible enterprises and successes against the Spaniards», el autor incluyó un relato acerca de la vida del coronel y un informe del asalto de 1668 que fundamentó en el texto del escritor francés, cuyos errores repitió⁴⁹. Por ejemplo, contó cómo el «gobernador» se refugió en «otro castillo» y, encabezando la resistencia, no aceptó rendirse, siendo «un heroico ejemplo de insigne valor». Leslie no olvidó mencionar que Morgan ordenó a frailes y monjas transportar las escalas⁵⁰. En

soldados, no se atrevían a arrojarlos por parecerles, al parecer, que había mucha agua». Posteriormente, «los prisioneros que habían trabajado en la fábrica del dicho castillo» acompañaron a los hombres de Morgan, «y como estos sabían que no había agua más de hasta la rodilla, se arrojaron al dicho castillo». *Ibíd.*, ff. 673r y 673v.

(48) CASTILLERO CALVO: *Panamá*, p. 18; *Nueva historia de Panamá*, p. 795. Otros autores son de opinión contraria. SHERRY, Frank: *Raiders and Rebels. The Golden Age of Piracy*, Hearst Marine Books, Nueva York, 1986, p. 369; y LUNSFORD, Virginia W.: «A Model of Piracy. The Buccaneers of the Seventeenth-Century Caribbean», en HEAD, David (ed.): *The Golden Age of Piracy. The Rise, Fall, and Enduring Popularity of Pirates*, The University of Georgia Press, Athens, 2018, p. 132.

(49) LESLIE, pp. 115-119. Para un juicio acerca de este autor, CRUIKSHANK, Ernest Alexander: *The life of Sir Henry Morgan. With an account of the English settlement of the island of Jamaica (1655-1688)*, Macmillan Company of Canada, Toronto, 1935, p. 40; y CASTILLERO CALVO: *Portobelo II*, p. 606.

(50) LESLIE, p. 119.

1816, James Burney⁵¹ trató en su monografía sobre los bucaneros la obra de Exquemelin, acerca de la cual sostuvo que, «en general, lo que relató es creíble»⁵². Respecto de la toma de Portobelo, su narración es escueta y proporciona pocos datos de interés. Recordó la destrucción de «un castillo» y el asalto sobre «otro fuerte» en el que se usaron escalas y participaron religiosos y religiosas⁵³.

En 1855 se dio a la imprenta el texto de George Thornbury⁵⁴. Siguió casi al pie de la letra el análisis de Exquemelin del ataque sobre Portobelo, al que añadió numerosos detalles que, probablemente, fueron resultado de sus reflexiones. Así, por ejemplo, cuando los bucaneros pasaron a la acción, «surgieron con toda la agilidad de los marineros y la determinación de los *berserker*». Los españoles fueron alcanzados por los mosqueteros, y «sus cuerpos al caer golpearon a algunos bucaneros en las escalas». Los británicos conquistaron la fortaleza, y el «gobernador» no aceptó rendirse, prefiriendo «morir luchando contra los ladrones y herejes, los enemigos de Dios y de España». Finalmente, llamó al «gobernador» «comandante Castellon», al tomar el sustantivo «castellano» por un apellido. Con respecto a sus hazañas, afirmó que «ha dejado un nombre para ser honrado por todos los hombres valientes, digno de una era más caballeresca y una mejor causa»⁵⁵. Por tanto, y al igual que Exquemelin, Thornbury confundió algunos elementos de personajes distintos.

Obras de comienzos del siglo XX: las primeras críticas

John Masefield⁵⁶ explicó en 1906 que la bahía de Portobelo estaba protegida por el «castillo de Hierro» y el «castillo de la Gloria»; en relación con el

(51) James Burney fue un oficial de la Marina británica. Después de retirarse, en 1783, se dedicó a escribir sobre historia de las navegaciones oceánicas, actividad corsaria, etc. En 1809 ingresó en la Real Sociedad de Londres. Para un estudio biobibliográfico de este autor, MARCHENA, Juan: «Revisitando un clásico. James Burney y su *Historia de los bucaneros de América*. Una definición del mundo a principios del siglo XIX», *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, núm. 16 (2012).

(52) BURNEY, James: *History of the Buccaneers of America*, Luke Hansard & Sons, Londres, 1816, pp. 71 y 72.

(53) *Ibidem*, p. 59.

(54) George Walter Thornbury fue un escritor poliédrico. Periodista, crítico de arte, novelista y poeta, publicó también obras de historia y de antigüedades. Su biografía se puede consultar en LEE, Sidney: *Dictionary of National Biography* LVI, Smith Elder, Londres, 1898, pp. 289 y 290.

(55) THORNBURY, Walter: *The Monarchs of the Main. Or Adventures of the Buccaneers II* y III, Hurst and Blacket, Londres, 1855, pp. 22-34 (vol. II) y 331 (vol. III).

(56) John Edward Masefield fue marino, y en la Primera Guerra Mundial trabajó en los Dardanelos con la Cruz Roja británica. Su fama se debió a su actividad de poeta, tragediógrafo y novelista, y hasta escribió libros para niños; finalmente, en 1930 recibió el nombramiento de poeta laureado. Se aconseja la lectura de BABINGTON SMITH, Constance: *John Masefield. A Life*, Oxford University Press, Oxford, 1978; y de ERRINGTON, Philip W.: *John Masefield, the «Great Auk» of English Literature. A Bibliography*, Oak Knoll, New Castle, 2004.

San Gerónimo, lo caracterizó como «fuerte». Posteriormente describió la toma fundamentando su narración en la del autor francés, a la que, al igual que Thornbury, añadió gran variedad de detalles. Por ejemplo, sostuvo que Morgan enarboló una bandera blanca y fingió parlamentar para distraer al «gobernador» en el Santiago, lo que se asemeja a las circunstancias de la rendición del San Felipe, mientras ordenaba a sus hombres que prepararan las escalas y los escudos humanos⁵⁷. En 1910, Clarence Haring⁵⁸ siguió la versión del pirata francés, sin añadir detalles, y defendió su fiabilidad⁵⁹.

Russel Hart⁶⁰, en 1922, introdujo la cuestión del juicio de 1684 al que William Crooke y Thomas Malthus, los autores de las primeras ediciones inglesas de la obra, tuvieron que someterse cuando Morgan denunció «cierto libelo falso, malicioso, escandaloso y célebre titulado *Historia de los bucaneros*»⁶¹, es decir que la historiografía empezaba a cuestionar la veracidad de la narración del escritor francés, aunque no había fuentes alternativas en que fundamentarse. Así, en 1933, Walter Roberts⁶² lamentaba que el relato de Exquemelin siguiera siendo el único documento «fiable» sobre Morgan y el filibusterismo. De ello derivó un conocimiento «tristemente incompleto» de la vida del almirante, puesto que el autor galo no hizo ningún análisis crítico a la hora de seleccionar sus fuentes⁶³. Acerca de las fortalezas, en la boca del puerto tomó nota de la presencia del «castillo menor de San Gerónimo» y del «castillo de vigilancia de San Felipe de Sotomayor», apodado «Todo-Fierro», del cual explicó que era «considerado inexpugnable». Añadió que tenía el

(57) MASEFIELD, John: *On the Spanish Main or, Some English Forays on the Isthmus of Darien*, The Riverside, Edimburgo, 1906, pp. 151-158.

(58) Clarence Henry Haring fue pionero en el campo de los estudios latinoamericanos en el ámbito universitario estadounidense. Llegó a ser profesor de Historia de América Latina en la Universidad de Harvard, y su actividad tuvo implicaciones políticas y diplomáticas. SALVATORE, Ricardo D.: *Disciplinary Conquest. U.S. Scholars in South America, 1900-1945*, Duke University Press, Durham, 2016, pp. 44-46, 105-133.

(59) HARING, Clarence H.: *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, E. P. Dutton and Company, Nueva York, 1910, pp. 145-150.

(60) Francis Russell Hart tuvo una formación de ingeniero, pero también trabajó como banquero. De su pasión por la historia del Caribe derivó la publicación de numerosas contribuciones en revistas científicas, al igual que el ensayo *Admirals of the Caribbean*, de 1922, primera de las tres monografías que dedicó a la historia caribeña. Algunos datos de interés respecto de su vida se pueden leer en el estudio de FORD, Worthington C.: «Francis Russell Hart», *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, vol. 66 (1941).

(61) RUSSELL HART, Francis: *Admirals of the Caribbean*, Houghton Mifflin Company, Boston y Nueva York, 1922, pp. 57-63, 97 y 100. Se puede consultar una lista de referencias bibliográficas sobre los dos editores en HANNA, p. 166.

(62) Walter Adolphe Roberts fue periodista, corresponsal de guerra, novelista y ensayista, y trató de los acontecimientos en algunas de sus publicaciones. Para un breve compendio de noticias biobibliográficas, véase BIRBALSINGH, Frank: «W. Adolphe Roberts. Creole romantic», *Caribbean Quarterly*, vol. 19, núm. 2 (1973); y su autobiografía póstuma, ROBERTS, Walter Adolphe: *These Many Years. An Autobiography*, University of the West Indies Press, Barbados, 2015.

(63) ROBERTS, Walter Adolphe: *Sir Henry Morgan. Buccaneer and Governor*, Covici y Friede, Nueva York, 1933, pp. 73-75.

apoyo del «fuerte de San Fernando» y que, unido a la ciudad, estaba el «gran castillo de Santiago de la Gloria»; así pues, llamó al Santiago «San Gerónimo» y viceversa, y volvió a incurrir en el anacronismo de incluir al San Fernando, en 1668, en el entramado defensivo de Portobelo.

En su análisis de la acometida sostuvo que se conservaban pocos detalles respecto de esta primera fase. Destacó que los ingleses tomaron el San Gerónimo y lo volaron. Con respecto a la defensa del Santiago, aludió a un «alcalde», usando el término en español, y lo llamó «Castellón», confundiendo su función con su nombre, a semejanza de Thornbury. Aceptó la versión de la participación activa en el asalto de monjas y frailes, que describió como «una monstruosa pieza de estrategia»; escribió que los ingleses subieron a la muralla y masacraron a su guarnición, mientras que el «alcalde» prefirió luchar hasta la muerte antes que ser ahorcado por cobarde⁶⁴. El autor no entendía por qué el responsable del San Felipe no intentó socorrer al Santiago, y planteó dos opciones: o su guarnición lo abandonó, o fue «persuadida de permanecer neutral»⁶⁵. Esta adaptación de la toma bebió de lo relatado por el autor francés, aunque, intentando completar los datos que este omitió, llega a unas conclusiones admisibles.

En 1935, Ernest Cruikshank⁶⁶ definió el relato de Exquemelin como «no fidedigno» y citó la versión de Leslie, aunque este a su vez, como se ha indicado, bebió de la narración del escritor francés. En su relato de la toma hizo referencia a los nombres de estas fortificaciones: «Triana» o «Castillo de Hierro», el «Castillo de la Gloria», ambos en la entrada de la bahía, y «San Gerónimo», en el fondo, al que describió como «de altos muros y bien armado»⁶⁷. El «Castillo de Hierro» debe de tratarse del Todo Fierro, que como sabemos era el apodo del San Felipe de Sotomayor. Pero «Triana» no era la denominación principal de ninguna fortaleza, sino una playa en la que, además, no se ubicaba el San Felipe, sino el Santiago. Por último, como colofón a esta sarta de errores, debemos puntualizar que el San Gerónimo no tenía altos muros ni dispositivos bélicos eficaces.

En 1978, Dudley Pope⁶⁸, aunque basando su reconstrucción de la toma de Portobelo en Exquemelin y Leslie, cuestionó la veracidad de algunos de sus elementos y rechazó que se volara la fortaleza de San Gerónimo; explicó que el «otro castillo» que el pirata citó era el «fuerte de Triana», que describió

(64) Con respecto a la presencia del «alcalde», en la documentación de la época se hizo referencia a Juan de Andueza, capitán y alcalde ordinario, y a Andrés Fernández Dávila, alcalde mayor.

(65) ROBERTS, pp. 94-101.

(66) Ernest Alexander Cruikshank fue general de las fuerzas armadas canadienses, periodista e historiador. Especializado en historia militar, llegó a ser director de la Sección Histórica del Estado Mayor. Se aconseja al respecto la consulta de GAUVIN, Michel: «Cruikshank, Ernest Alexander», Biblioteca Nacional de Canadá, 1979, fecha de consulta: 13 de febrero de 2022.

(67) CRUIKSHANK, pp. 88, 90-93, 373-392.

(68) Dudley Bernard Egerton Pope fue marino, y en 1942 sobrevivió al hundimiento del barco en que prestaba servicio. Fue periodista y corresponsal de guerra, además de un prolífico novelista y ensayista que centró su producción en la historia naval.

como «mucho más pequeño» que el San Gerónimo, e introdujo el nombre completo del «gobernador» que lideró su defensa: «José Sánchez Ximénez». En relación con la presencia de frailes y monjas en el asalto transportando las escalas, subrayó que «Exquemelin es la única autoridad sobre lo que siguió, cuyo improbable relato fue copiado por Leslie»⁶⁹. El ensayista, al igual que otros autores que se mencionan en este apartado, sometió a un análisis crítico ciertos párrafos del relato del pirata galo, pero no pudo fundamentar su trabajo en las fuentes documentales españolas, de lo que se derivaron numerosas imprecisiones⁷⁰.

La producción actual

Para la última etapa cronológica de esta reconstrucción, que empieza por la monografía de Earle, se ha optado por una subdivisión en dos apartados. En este primer epígrafe incluiremos breves referencias a autores que han cuestionado la fiabilidad de Exquemelin y cotejado su relato con lo recogido en la documentación del AGI; otros han fundamentado su análisis en el estudio de Earle. Todos estos autores han replanteado la secuencia cronológica de la toma y citado correctamente los nombres de los castillos; además, han omitido la destrucción de la primera fortaleza, la participación activa de frailes y monjas, y la heroica resistencia del «gobernador», en Santiago o en San Gerónimo. Por último, tampoco se han olvidado de la rendición del San Felipe.

Autores que rechazaron a Exquemelin

En 1981, Peter Earle⁷¹ reconoció la importancia del texto del escritor galo, al que definió como «único y bastante extraordinario», aunque opinara que fue testigo presencial de algunos de los hechos narrados, pero que otros los reconstruyó de oídas, basándose en lo que le habían contado en las tabernas. El profesor fue el primer autor en basar su análisis en los documentos inéditos

(69) POPE, pp. 149-156.

(70) Hoffman lamentó su falta de datos procedentes de la documentación española. HOFFMAN, Paul E.: «*The Buccaneer King. The Biography of Sir Henry Morgan, 1635-1688*», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 59, núm. 4 (1979), p. 719.

(71) Peter Earle fue profesor de Historia Económica en la Escuela de Economía y Ciencia Política de Londres y en la Universidad de Londres. En su producción bibliográfica trató de la piratería y del filibusterismo, intentando someter a prueba y desmentir viejos y perdurables mitos sobre el tema. Para un juicio crítico positivo acerca de su obra, MACLEOD, Murdo J.: «*The Sack of Panama. Sir Henry Morgan's Adventures on the Spanish Main*», *The American Historical Review*, vol. 87, núm. 5 (1982), p. 1500; HOFFMAN, Paul E.: «*The Sack of Panama. Sir Henry Morgan's Adventures on the Spanish Main*», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 64, núm. 1 (1984), pp. 155 y 156; y LANE, Kris: «*The Sack of Panamá. Captain Morgan and the Battle for the Caribbean*», *International Journal of Maritime History*, vol. 19, núm. 2 (2007), pp. 487 y 488.

tos, lo que le permitió citar correctamente los nombres de las defensas y exponer las etapas del ataque siguiendo su auténtico orden cronológico, enmendando así viejos errores⁷². En 1996, David Cordingly⁷³ confirmó el juicio de Earle acerca de Exquemelin, aunque reconoció que el imaginario colectivo respecto de los piratas del Caribe se fraguó a partir de su narración, puesto que fue testigo ocular de parte de lo que contó, o al menos acudió a los relatos de otros testigos oculares. Este autor reconstruye las etapas de la toma de las fortalezas de acuerdo con la documentación del AGI, y también se ciñe a esta cuando cita los nombres de aquellas o precisa su función y ubicación⁷⁴. Lo mismo hizo Peter Bradley⁷⁵, quien, respecto a la recepción del relato de Exquemelin, sostuvo que algunos comentaristas lo habían aceptado a regañadientes y solo en parte⁷⁶.

En 2007, Stephan Talty⁷⁷ expresó un parecer positivo sobre la obra del pirata, aunque corrigió el nombre y la ubicación de los castillos, así como las etapas del asalto urbano, y desmintió el papel activo de frailes y monjas⁷⁸. John Latimer⁷⁹, en 2009, afirmó que mucho de lo que se sabe con respecto a los primeros bucaneros procede del relato de Exquemelin, pero remarcó que este «es muy impreciso y, en buena medida –por ejemplo, la explosión del Santiago de la Gloria– se ha descartado». En consecuencia, Latimer hizo una reconstrucción de los hechos precisa⁸⁰, al igual que Benerson Little, quien, pese a sostener que los relatos del filibustero, «en buena medida, son fiables», se inspiró en el trabajo de Earle⁸¹.

(72) EARLE: *The Sack of Panamá*, pp. 68-78, 263-265, 266 y 279.

(73) David Cordingly se graduó en Historia Moderna en la Universidad de Oxford, se doctoró en arte en la de Sussex y fue conservador jefe del Museo Marítimo Nacional de Greenwich; escribió numerosos volúmenes sobre la historia naval británica y la piratería en el Caribe.

(74) CORDINGLY, David: *Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life Among the Pirates*, Random House Trade, Nueva York, 1996, pp. 40, 45-47; CURIEL RIVERA, Adrián: «Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life among the Pirates», *Península*, vol. 1, núm. 1 (2006), p. 137.

(75) Peter Thomas Bradley es profesor de Historia de América Latina en la Universidad de Newcastle; sus publicaciones tratan principalmente de historia naval, con una atención especial a la peruana.

(76) BRADLEY, Peter T.: *British Maritime Enterprise in the New World. From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century*, Edwin Mellen Press, Ceredigion, 1999, pp. 167 y 168; APPLEBY, John C.: «British Maritime Enterprise in the New World. From the Late Fifteenth to the Mid-Eighteenth Century», *International Journal of Maritime History*, vol. 12, núm. 2 (2000), p. 248.

(77) Stephan Talty es periodista, escritor y ensayista. De acuerdo con Hanna, su monografía, al igual que la de Pope y otras más, se considera una «historia popular» de Morgan. Hanna, Mark G.: *op.cit.*, pág. 113. Conviene subrayar que Talty citó cuatro obras de Earle en la bibliografía. TALTY, Stephan: *Empire of Blue Water. Henry Morgan and the Pirates who Ruled the Caribbean Waves*, Crown Publisher, Nueva York, 2007, p. 309.

(78) *Ibidem.*, pp. 102-116.

(79) Jon Latimer consiguió una primera carrera universitaria en Oceanografía antes de estudiar historia militar en la Universidad de Swansea, donde fue profesor de la misma disciplina.

(80) LATIMER: *Buccaneers of the Caribbean*, pp. 79, 173-179 y 303.

(81) Benerson Little fue miembro del Navy Seal y actualmente se dedica al ensayo histórico; ha dado a la imprenta numerosas publicaciones en relación con el tema de la historia naval

Autores que siguieron a Exquemelin

En el apartado anterior hemos visto cómo una serie de autores, pertenecientes en su mayoría al ámbito académico, han relatado la toma de una forma correcta, al sustentar su reconstrucción en la documentación del AGI. Sin embargo, pese a la crítica radical a Exquemelin que ello supone, la «versión mítica» del ataque de 1668 no se ha descartado definitivamente, ni esta obra ha dejado de ser utilizada como fuente.

Así, por ejemplo, en 1998 Kris Lane⁸² no dudaba de la veracidad de este texto, cuyos errores volvió a repetir⁸³. Lo mismo hizo en 2005 Terry Breverton⁸⁴, quien, pese a tachar al francés de «sensacionalista», hizo referencia a la «fortaleza de San Fernando», a la participación activa de monjas y frailes, y a la función del «gobernador»; y, respecto de la resistencia del San Felipe, sostuvo que, después de «quince días», empezando a hallarse sin alimentos, su castellano capituló. Por añadidura, introdujo nuevos detalles que no se pueden considerar veraces, como que Morgan «necesitaba desesperadamente San Felipe, porque la mayor parte del tesoro se guardaba en él», cuando ningún autor ni ningún documento del que se tenga constancia atestiguan la presencia de este «tesoro»⁸⁵.

y de la piratería. LITTLE, Benerson: *The Sea Rover's Practice. Pirate Tactics and Techniques, 1630-1730*, Potomac Books, Inc., Washington D.C., 2005, p. 243; *How History's Greatest Pirates Pillaged, Plundered, and Got Away With It*, Fair Winds, Beverly, 2011, pp. 96-98, y *The Golden Age of Piracy. The Truth Behind Pirate Myths*, Skyhorse Publishing, Nueva York, 2016, pp. 78, 161 y 164. El juicio de Jowitt con respecto a la monografía de 2011 fue positivo, aunque subrayó la ausencia de obras fundamentales en la bibliografía. JOWITT, Claire: «The Sea Rover's Practice. Pirate Tactics and Techniques, 1630-1730», *The Historian*, vol. 70, núm. 2 (2008), p. 375.

(82) Kris Lane se especializó en los Estudios Latinoamericanos, es profesor de la Universidad Tulane, en Luisiana, y ha publicado numerosos trabajos acerca de distintos temas coloniales vinculados a las Indias Occidentales. Aunque se dedique principalmente al área andina, ha tratado la piratería y el corso.

(83) LANE, Kris: *Pillaging the Empire. Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*, Routledge, Nueva York y Londres, 1998, pp. 105-111. Algunos especialistas han subrayado los aspectos positivos de esta labor. BOLSTER, Jeffrey W.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *The American Historical Review*, vol. 104, núm. 4 (1999), p. 1271; y ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *Iberoamericana*, vol. 1, núm. 2 (2001), p. 303. Otros académicos han evidenciado y criticado sus aspectos más didácticos. BURG, Barry R.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *The William and Mary Quarterly*, vol. 56, núm. 3 (1999), p. 622; McNEILL, John R.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *The Americas*, vol. 56, núm. 1 (1999), pp. 134 y 135; TUELLER, James B.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas 1500-1750», *Sixteenth Century Journal*, vol. 30, núm. 3 (1999), p. 880; y STARKEY, David J.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas 1500-1750», *International Journal of Maritime History*, vol. 12, núm. 1 (2000), p. 336.

(84) Terry Breverton se ha formado y ha trabajado y enseñado en el campo de la mercadotecnia; es un prolífico autor de ensayos históricos, algunos de los cuales versan sobre la piratería.

(85) BREVERTON, pp. 40-43.

En 2009, Juan Bosch⁸⁶ repitió que los filibusteros, encabezados por frailes y monjas, atacaron «un fuerte» que estaba defendido por un «gobernador», al que dieron muerte después de producirse una «matanza espantosa». También introdujo un detalle novedoso: que los asaltantes recurrieron a las escalas para acceder «a las ventanas»⁸⁷. Cerraremos este apartado con Thomas Graham⁸⁸, quien en 2014, en el aparato introductorio a su biografía de Morgan, insertaba una semblanza de «John Esquemeling». Allí recordaba las críticas de numerosos académicos contemporáneos a su narración de la toma de Portobelo, sobre la que opinaba que a veces era de fiar y a veces exagerada. No obstante, sus críticas a dicha narración no se fundamentaban en los documentos del AGI, y además, pese a todas sus reservas, no dejó por ello de usarla como fuente primaria de su propia reconstrucción de la toma, lo que se tradujo en numerosos errores. Sí acertaba en cambio cuando lamentaba que otros autores, como Breverton y Talty, se refirieron a estas fortalezas usando nombres diferentes⁸⁹.

Fecha	Autor	Historiador	Modalidades	Fortificaciones	Exquemelin
1668	Morgan	-	X	-	-
1678	Exquemelin	-	-	-	-
1740	Leslie	-	-	X	-
1816	Burney	-	-	-	X
1855	Thornbury	-	-	-	-
1906	Masefield	-	-	X	-
1910	Haring	X	-	-	X
1922	Hart	-	-	-	-
1933	Roberts	-	-	X	-
1935	Cruikshank	X	-	-	-
1978	Pope	-	-	X	-
1981	Earle	X	X	X	-

(86) Juan Emilio Bosch Gaviño, o Juan Bosch, fue un prolífico escritor de cuentos, novelas y ensayos políticos, y llegó a ser un historiador importante. Muy activo políticamente, era presidente de la República Dominicana antes de ser derrocado por un golpe de Estado en 1963.

(87) BOSCH, Juan: *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial*, Porrúa, México, 2009, p. 299. Algunos juicios no del todo positivos sobre esta obra se pueden leer en las reseñas de MATHEWS, Thomas G.: «From Columbus to Castro. The History of the Caribbean 1492-1969», *Caribbean Studies*, vol. 11, núm. 2 (1971), pp. 156-158; y MALEK, Michael R.: «De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 52, núm. 2 (1972), pp. 286 y 287.

(88) Thomas Graham es periodista, director de teatro y autor de novelas históricas. Ha centrado su obra en el tema de la piratería y el corso.

(89) GRAHAM: *The Buccaneer King*, pp. ix y x, 46-48, 194, 195 y 216. Véase un juicio negativo en BIALUSCHEWSKI, Arne: «The Buccaneer King. The Story of Captain Henry Morgan», *The International Journal of Maritime History*, vol. 26, núm. 4 (2014), pp. 865 y 866.

1990	Lane	X	-	-	X
1996	Cordingly	X	X	X	-
1999	Bradley	X	X	X	-
2005	Breverton	-	-	X	-
2007	Talty	-	X	X	X
2009	Bosh	-	-	-	-
2009	Latimer	X	X	X	-
2011	Little	-	X	X	X
2014	Graham	-	-	X	-
2016	Castillero	X	X	X	-

En esta tabla se indican autor, fecha de publicación de su obra y si es/era historiador, es decir, si recibió una formación académica, si formó parte del personal académico, etc. Se aclara si analizó de manera correcta las modalidades de la toma, si citó los nombres de los castillos y lo hizo de forma oportuna, y si consideró el texto de Exquemelin como una fuente primaria fiable.

Conclusiones

Exquemelin, cuya obra fue un éxito editorial extraordinario, contribuyó a fijar en el imaginario colectivo el arquetipo del pirata y filibustero de la segunda mitad del siglo XVII⁹⁰. Mezclando verdad con ficción, redactó y difundió la que se ha definido como «versión mítica» de la toma de Portobelo. Por el contrario, el escueto informe de Morgan se puede considerar fiable, pero tardó siglos en publicarse y no tuvo lo que hoy se llamaría «eco mediático».

La producción historiográfica del siglo XIX, con su enfoque positivista, no puso en tela de juicio la veracidad de las afirmaciones del escritor francés. Será a partir de la centuria siguiente cuando muchos autores empiecen a cuestionarla, aunque la primera publicación científica que cotejó el relato clásico con los documentos españoles no se dio a la imprenta hasta 1981. Desde entonces se dispone de una «versión crítica» de la acometida, que refuta una parte importante de los datos recogidos en la «versión mítica». No obstante, algunos de los elementos «ficticios» de su relato, como la explosión del Santiago de la Gloria, la resistencia heroica del «gobernador» en San Gerónimo, y la participación activa de religiosos y religiosas, vuelven a aparecer en distintos trabajos actuales, por más que en el ámbito universitario estos extremos sigan poniéndose en entredicho.

Lamentablemente, no es posible establecer un vínculo causal entre estas diferencias en la reconstrucción de la toma y la orientación o la actividad política de los autores. La opción por una u otra versión parece depender

(90) TURLEY, Hans: *Rum, sodomy, and the lash. Piracy, sexuality, and masculine identity*, New York University Press, Nueva York, 1999, p. 32; TALTY, p. 56, y LITTLE, Benerson: *The Golden Age of Piracy*, p. 8.

más bien de la formación, espíritu crítico y enfoque en relación con la obra de Exquemelin de cada uno de ellos. Tampoco parece que los autores procedentes del ámbito académico opten ineludiblemente por la versión crítica, y los provenientes del de la divulgación, por la mítica. En este sentido, Lane, un profesor, siguió la «versión mítica», en tanto que Talty y Little, dos ensayistas, publicaron la «versión crítica» porque la fuente directa de la que bebieron fue Earle. Asimismo, numerosos autores que han desmentido a Exquemelin no por ello han dejado de repetir sus errores, y otros que lo consideran fidedigno rechazan su reconstrucción de los hechos de 1668. Finalmente, es de lamentar que sigan dándose a la imprenta obras que, fundamentadas tan solo en la narración del pirata galo y en textos de divulgación, omiten las fuentes del AGI, lo que a día de hoy es académicamente inaceptable.

Fuentes documentales

Archivo General de Indias (AGI), Escribanía

Bibliografía

Fuentes primarias

- ALSEDO Y HERRERA, Dionisio de: *Piraterías y agresiones de los ingleses y de otros pueblos de Europa en la América española desde el siglo XVI al XVII* (ed., Justo ZARAGOZA), Hernández, Madrid, 1883.
- ANTONELLI, Bautista: *Las fortificaciones americanas del siglo XVI* (ed., Diego ANGULO IÑIGUEZ), Hamer y Menet, Madrid, 1942.
- AYRES, Philip: *The voyages and adventures of Capt. Barth. Sharp and others, in the South Sea*, Printed by B.W. for R.H. and S.T., Londres, 1684.
- BELLIN, Jacques Nicolas: *Le Petit Atlas Maritime. Recueil de Cartes et Plans des Quatre Parties du Monde en Cinq Volumes II*, Bellin, París, 1764.
- EXQUEMELIN, Alexandre Olivier: *Piratas de la América* (ed., Antonio SÁNCHEZ JIMÉNEZ), Renacimiento, Sevilla, 2013.
- JUAN, Jorge, y ULLOA, Antonio de: *Relación histórica del viaje a la América meridional*, Marín, Madrid, 1748.
- LESLIE, Charles: *A new history of Jamaica. From the earliest accounts, to the taking of Porto Bello by Vice-Admiral Vernon*, Hodges, Londres, 1740.
- SAINSBURY, W. Noel (ed.): *Calendar of State Papers. Colonial Series. America and West Indies, 1661-1668 V*, Her Majesty's Stationery Office, Londres, 1880.

Fuentes secundarias

- ÁLVAREZ CUARTERO, Izaskun: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *Iberoamericana*, vol. 1, núm. 2 (2001), 301-303.
- APPLEBY, John C.: «British Maritime Enterprise in the New World. From the Late Fifteenth to the Mid-Eighteenth Century», *International Journal of Maritime History*, vol. 12, núm. 2 (2000), 247-248.
- ARCIELLO, Daniele: «Desde el prisma cortesano virreinal: la perspectiva de Carlos de Sigüenza y Góngora frente a la otredad en dos escritos», en *Las ciencias sociales como expresión humana*, Tirant Lo Blanch, Valencia, 2022, 53-65.
- BABINGTON SMITH, Constance: *John Masefield. A Life*, Oxford University Press, Oxford, 1978.

- BIALUSCHEWSKI, Arne: «The Buccaneer King. The Story of Captain Henry Morgan», *The International Journal of Maritime History*, vol. 26, núm. 4 (2014), 865-866.
- BIRBALSINGH, Frank: «W. Adolphe Roberts. Creole romantic», *Caribbean Quarterly*, vol. 19, núm. 2 (1973), 100-107.
- BOLSTER, Jeffrey W.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *The American Historical Review*, vol. 104, núm. 4 (1999), 1270-1271.
- BOSCH, Juan: *De Cristóbal Colón a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial*, Porrúa, México, 2009.
- BRADLEY, Peter: *British Maritime Enterprise in the New World. From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century*, Edwin Mellen Press, Ceredigion, 1999.
- BREVERTON, Terry: *Admiral Sir Henry Morgan. The Greatest Buccaneer of Them All*, Glyndwr Publishing, Trefforest, 2005.
- BURG, Barry R.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *The William and Mary Quarterly*, vol. 56, núm. 3 (1999), 622-624.
- BURNEY, James: *History of the Buccaneers of America*, Luke Hansard & Sons, Londres, 1816.
- CARDENAS, Manuel: «Una nueva historia de Jamaica en trece cartas. De un caballero a su amigo. Por Charles Leslie de Jamaica, Londres 1740», *Caribbean Studies*, vol. 17, núm. 1 y 2 (1977), 147-174.
- CASTILLERO CALVO, Alfredo: *Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales, siglos XVI-XIX*, Editora Novo, Panamá, 2016.
- : «Panamá, un país en guerra. Siglos XVI-XIX», *Tempus. Revista en Historia General*, núm. 5 (2017), 1-24.
- : *Nueva historia general de Panamá I-1 y 2*, Novo Art, Panamá, 2019.
- CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo: «La defensa militar del istmo de Panamá a fines del siglo XVII y comienzos del XVIII», *Anuario de Estudios Americanos*, vol. 9 (1952), 235-275.
- CORDINGLY, David: *Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life Among the Pirates*, Random House Trade, Nueva York, 1996.
- CRUIKSHANK, Ernest Alexander: *The Life of Sir Henry Morgan. With an account of the English settlement of the island of Jamaica (1655-1688)*, Macmillan Company of Canada, Toronto, 1935.
- CURIEL RIVERA, Adrián: «Under the Black Flag. The Romance and the Reality of Life among the Pirates», *Península*, vol. 1, núm. 1 (2006), 134-137.
- EARLE, Peter: *The sack of Panamá. Captain Morgan and the battle for the Caribbean*, Thomas Dunne Books, Nueva York, 1981.
- ERRINGTON, Philip W.: *John Masefield, the «Great Auk» of English Literature. A Bibliography*, Oak Knoll, New Castle, 2004.
- FORD, Worthington C.: «Francis Russell Hart», *Proceedings of the Massachusetts Historical Society*, vol. 66 (1941), 427-433.
- FROHOCK, Richard: «Exquemelin's *Buccaneers*. Violence, Authority, and the Word in Early Caribbean History», *Eighteenth-Century Life*, vol. 34, núm. 1 (2009), 56-72.
- GAUVIN, Michel: «Cruikshank, Ernest Alexander», 1979, Biblioteca Nacional de Canadá. Fecha de consulta: 13 de febrero de 2022, <http://data2.archives.ca/pdf/pdf001/p000001656.pdf>.
- GRAHAM, Thomas, A.: *The Buccaneer King. The Story of Captain Henry Morgan*, Pen & Sword Maritime, Barnsley, 2014.
- GUTIÉRREZ, Ramón: *Fortificaciones en Iberoamérica*, Fundación Iberdrola, Madrid, 2005.
- HANNA, Mark G.: *Pirate nests and the rise of the British Empire, 1570-1740*, University of North Carolina Press, Chapel Hill, 2015.
- HARING, Clarence H.: *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*, E. P. Dutton and Company, Nueva York, 1910.
- HOFFMAN, Paul E.: «The Buccaneer King. The Biography of Sir Henry Morgan, 1635-1688», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 59, núm. 4 (1979), p. 719.
- : «The Sack of Panama. Sir Henry Morgan's Adventures on the Spanish Main», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 64, núm. 1 (1984), 155-156.
- JOWITT, Claire: «The Sea Rover's Practice. Pirate Tactics and Techniques, 1630-1730», *The Historian*, vol. 70, núm. 2 (2008), 374-375.

- KUETHE, Allan J.: «Portobelo y el San Lorenzo del Chagres. Perspectivas imperiales, siglos XVI-XIX», *Tareas*, núm. 163 (2019), 135-138.
- LANE, Kris: *Pillaging the Empire. Global Piracy on the High Seas, 1500-1750*, Routledge, Nueva York y Londres, 1998.
- : «The Sack of Panamá. Captain Morgan and the Battle for the Caribbean», *International Journal of Maritime History*, vol. 19, núm. 2 (2007), 486-488.
- LATIMER, Jon: *Buccaneers of the Caribbean. How Piracy Forged an Empire*, Harvard University Press, Cambridge, 2009.
- LEE, Sidney (ed.): *Dictionary of National Biography* LVI, Smith Elder, Londres, 1898.
- LITTLE, Benerson: *The Sea Rover's Practice. Pirate Tactics and Techniques, 1630-1730*, Potomac Books Inc., Washington D.C., 2005.
- : *How History's Greatest Pirates Pillaged, Plundered, and Got Away With It*, Fair Winds, Beverly, 2011.
- : *The Golden Age of Piracy. The Truth Behind Pirate Myths*, Skyhorse Publishing, Nueva York, 2016.
- LUNSFORD, Virginia W.: «A Model of Piracy. The Buccaneers of the Seventeenth-Century Caribbean», en HEAD, David (ed.): *The Golden Age of Piracy. The Rise, Fall, and Enduring Popularity of Pirates*, The University of Georgia Press, Athens, 2018, 129-150.
- MACLEOD, Murdo J.: «The Sack of Panama. Sir Henry Morgan's Adventures on the Spanish Main», *The American Historical Review*, vol. 87, núm. 5 (1982), p. 1503.
- MALEK, Michael R.: «De Cristobal Colon a Fidel Castro. El Caribe, frontera imperial», *The Hispanic American Historical Review*, vol. 52, núm. 2 (1972), 286-287.
- MARCHENA, Juan: «Revisitando un clásico. James Burney y su *Historia de los bucaneros de América*. Una definición del mundo a principios del siglo XIX», *Memorias. Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe*, núm. 16 (2012), 36-68.
- MASEFIELD, John: *On the Spanish Main. Or Some English forays on the Isthmus of Darien*, The Riverside, Edimburgo, 1906.
- MATHEWS, Thomas G.: «From Columbus to Castro. The History of the Caribbean 1492-1969», *Caribbean Studies*, vol. 11, núm. 2, (1971), 156-158.
- MCNEILL, John R.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas, 1500-1750», *The Americas*, vol. 56, núm. 1, (1999), 134-135.
- PAYTON, Jason M.: «Alexander Oliver Exquemelin's *The Buccaneers of America* and the Disenchantment of Imperial History», *Early American Literature*, vol. 48, núm. 2 (2013), 337-365.
- POPE, Dudley: *The buccaneer king. The biography of Sir Henry Morgan, 1635-1688*, Dodd Mead, Nueva York, 1978.
- ROBERTS, Walter Adolphe: *Sir Henry Morgan. Buccaneer and governor*, Covici y Friede, Nueva York, 1933.
- : *These many years. An autobiography* (ed., Peter HULME), University of the West Indies Press, Barbados, 2015.
- RUSSELL HART, Francis: *Admirals of the Caribbean*, Houghton Mifflin Company, Boston y Nueva York, 1922.
- SALVATORE, Ricardo D.: *Disciplinary Conquest. U.S. Scholars in South America, 1900-1945*, Duke University Press, Durham, 2016.
- SHERRY, Frank: *Raiders and Rebels. The Golden Age of Piracy*, Hearst Marine Books, Nueva York, 1986.
- STARKEY, David J.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas 1500-1750», *International Journal of Maritime History*, vol. 12, núm. 1 (2000), 334-336.
- TALTY, Stephan: *Empire of Blue Water. Henry Morgan and the Pirates who Ruled the Caribbean Waves*, Crown Publisher, Nueva York, 2007.
- TESTI, Dario: «L'intervento delle monache nella presa di Porto Belo: un falso storico?», *Hipogrifo. Revista de Literatura y Cultura del Siglo de Oro*, vol. 10, núm. 1 (2022), 147-159.
- THORNBURY, Walter: *The Monarchs of the Main. Or Adventures of the Buccaneers*, Hurst and Blacket, Londres, 1855.
- TUELLER, James B.: «Pillaging the Empire. Piracy in the Americas 1500-1750», *Sixteenth Century Journal*, vol. 30, núm. 3 (1999), 879-881.

DARIO TESTI

TURLEY, Hans: *Rum, sodomy, and the lash. Piracy, sexuality, and masculine identity*, New York University Press, Nueva York, 1999.

WARD, Christopher: «The Defense of Portobelo. A Chronology of Construction, 1585-1700», *Ibero-amerikanisches Archiv*, vol. 16, núm. 2 (1990), 341-386.

—: *Imperial Panama. Commerce and Conflict in Isthmian America, 1550-1800*, University of New Mexico, Albuquerque, 1993.

LA BATALLA DE RIACHUELO

Pablo PALERMO
Magíster en Historia de la Guerra
Universidad de la Defensa Nacional
Buenos Aires, Argentina
Recibido: 04/03/2023 Aceptado: 08/05/2023

Resumen

La batalla de Riachuelo, librada el 11 de junio de 1865, fue un encarnizado enfrentamiento sostenido entre las escuadras de Brasil y Paraguay durante la guerra de la Triple Alianza. Librada por contendientes dotados de vapores y plagada de imprevistos, su resultado eliminó a la escuadra paraguaya como fuerza combatiente, contribuyendo a la derrota de la ofensiva del sur lanzada por el Paraguay contra Argentina y Brasil.

Palabras clave: historia naval, historia de Argentina, historia del Paraguay, historia de Brasil, guerra de la Triple Alianza.

Abstract

The Battle of Riachuelo, fought on 11 June 1865, was a fierce confrontation between the Brazilian and Paraguayan squadrons during the War of the Triple Alliance. Waged by steam-powered combatants and plagued by unforeseen events, its outcome eliminated the Paraguayan squadron as a fighting force, contributing to the defeat of the Southern offensive launched by Paraguay against Argentina and Brazil.

Keywords: Naval history; History of Argentina; History of Paraguay; History of Brasil; War of the Triple Alliance.

Introducción

La guerra de la Triple Alianza, también conocida como la guerra del Paraguay o guerra *Guasú* («grande» en guaraní), que se extendió desde fines de diciembre de 1864 hasta marzo de 1870, enfrentó a los aliados (Argentina, Brasil y Uruguay) contra Paraguay. Los orígenes mediatos de dicho conflicto están vinculados a la rebelión que estalló en la República Oriental del Uruguay en abril de 1863, iniciada por Venancio Flores, caudillo del Partido Colorado. Con diversa intensidad, tal rebelión involucró a Brasil y Argentina, cuyos gobiernos eran afines al caudillo oriental. Frente la presión de sus poderosos vecinos, el gobierno uruguayo, a cargo del presidente Bernardo Berro, perteneciente al Partido Blanco, buscó ayuda en Francisco Solano López, joven presidente de Paraguay, con el objetivo de lograr la intervención militar de dicho país en los conflictos del Río de la Plata¹. El líder paraguayo tenía su propia agenda de intereses, y si bien su país mantenía diferendos por sus fronteras con el Imperio del Brasil y con Argentina, en un principio se mostró reacio al belicista canto de sirenas de los blancos uruguayos. Sin embargo, de modo paulatino, comenzó a intervenir diplomáticamente frente a Argentina y Brasil, a la vez que, a partir de febrero de 1864, inició la preparación de su ejército para la guerra.

Tras una serie de eventos diplomáticos, y ante la prolongación de la guerra civil en la Banda Oriental del Río de la Plata, el Imperio del Brasil, el 4 de agosto de 1864, presentó un ultimátum a la República Oriental del Uruguay, sustentado en los perjuicios que sufrían los ciudadanos brasileños en dicho país a causa de la guerra. En el ultimátum se advertía sobre una posible intervención militar imperial en el pequeño Estado oriental en caso de incumplimiento de las condiciones allí expuestas. La intimación fue devuelta por las autoridades uruguayas y desestimada. Paraguay envió a su vez a Brasil una protesta en la que, claramente, sostenía que consideraría cualquier ocupación del territorio uruguayo por parte de las fuerzas imperiales «como atentatorio al equilibrio de los Estados del Plata, que interesa a la República del Paraguay, como garantía de su seguridad, paz y prosperidad, y que protesta de la manera más solemne contra tal acto, descargándose desde luego de toda la responsabilidad de las ulteriores de la presente declaración»².

En octubre de 1864, tropas brasileñas ingresaron en territorio uruguayo en apoyo de Venancio Flores. El gobierno paraguayo concretó el primer acto hostil contra Brasil el 12 de noviembre de 1864, con la captura del vapor mercante *Marqués de Olinda*, en tránsito por aguas paraguayas.

El 22 de diciembre de 1864, Paraguay lanzó su ofensiva contra el Mato Grosso en manos brasileñas. En rápida progresión, las fuerzas del presidente López capturaron el fuerte Coimbra, sobre el río Paraguay, y ocuparon Corumbá (el 3 de enero de 1865) y otras poblaciones como Miranda, Doura-

(1) MOTA MENEZES, Alfredo da: *A guerra é nossa*, Contexto, São Paulo, 2020, pp. 34ss.
(2) Archivo Nacional de Asunción (ANA), ANA-AHRP-2972.

dos, Albuquerque y el territorio en litigio con Brasil. La inconsistente resistencia brasileña fue rápidamente vencida, por lo que, más allá de otras operaciones menores, podría decirse que las acciones principales habían concluido durante la primera quincena de enero de 1865.

A fin de extender la campaña militar hacia el sur de Brasil y concretar la invasión de Rio Grande do Sul, el gobierno paraguayo, en nota fechada el 14 de enero de 1865, solicitó al argentino autorización para que tropas del país atravesasen la provincia de Corrientes con el fin de operar contra el Brasil³. El permiso fue negado el 9 de febrero de 1865, y en la misma fecha el gobierno argentino solicitó explicaciones sobre la acumulación de tropas paraguayas en la frontera argentina.

Ante la negativa argentina, López convocó un congreso extraordinario, que empezó a sesionar el 5 de marzo de 1865⁴ y durante el cual se resolvió ratificar lo actuado ante Brasil, declarar la guerra a la Argentina y designar mariscal al propio presidente López. Mientras tanto, en febrero de 1865, el gobierno del Partido Blanco uruguayo había caído, y el líder colorado, Venancio Flores, asumió el gobierno provisorio del Uruguay con el apoyo militar brasileño.

Las hostilidades paraguayas contra la Argentina comenzaron el 13 de abril de 1865, con el ataque y captura de dos vapores argentinos fondeados en el puerto de la ciudad de Corrientes, capital de la provincia homónima, 1.200 kilómetros aguas arriba de Buenos Aires, sobre el río Paraná. Al día siguiente se inició la invasión terrestre a dicha provincia, con un contingente que progresivamente alcanzó unos 20.000 hombres. Ocupada la capital y reforzada en hombres y suministros, esta fuerza se dirigió hacia el sur en forma paralela al río Paraná, hasta alcanzar la ciudad de Goya. Otra columna paraguaya, proveniente de Encarnación y de unos 12.000 hombres, avanzó desde el Paraná en escalones —el primero, a principios de mayo de 1865, y el segundo, a fines de dicho mes— en dirección al río Uruguay, hacia São Borja y luego a Uruguaiana, en territorio brasileño. Esta columna presentó la particularidad de dividirse en dos: una menor (de algo más de tres mil hombres) se desplazó por territorio argentino, mientras que la otra lo hacía por el territorio brasileño. Ambas marcharon en paralelo, separadas por el río Uruguay.

El gobierno argentino envió hacia Corrientes a las pocas fuerzas de infantería de línea disponibles en la capital (alrededor de mil hombres); encomendó a las milicias correntinas de caballería la misión de hostigar a los invasores, y ordenó una serie de medidas que tenían como finalidad la reunión de un importante ejército, proceso que se extendió por casi todo 1865. El 1 de mayo de dicho año se celebró en Buenos Aires el Tratado de la Triple Alianza, que consagraba el esfuerzo bélico común de Argentina, Brasil y Uruguay contra el Paraguay.

(3) ANA-AHRP-PY-3485.

(4) O'LEARY, Juan E.: *Nuestra epopeya*, Imprenta y Librería La Mundial, Asunción, 1909, p. 30.

El 20 de mayo de 1865, las dos divisiones de la escuadra brasileña disponibles en el teatro de la guerra alcanzaron la posición de la pequeña fuerza de infantería argentina en Corrientes, sobre el río Paraná. Aprovechando esta circunstancia, así como el hecho de que el grueso del ejército paraguayo se había alejado más de doscientos kilómetros de Corrientes, dejando allí una guarnición de unos 1.500 efectivos, el general Paunero, al mando de las fuerzas de línea argentinas, reforzadas por algunas tropas de infantería brasileña y transportado por la escuadra imperial, el 25 de mayo de 1865 realizó un asalto a la capital correntina. Al derrotar a la guarnición paraguaya, Paunero demostró la vulnerabilidad de la línea de retirada de las tropas del mariscal López, cuyas comunicaciones amenazaba porque los invasores no controlaban el río Paraná, y asaltos como el realizado podían ser repetidos. Pese a que las fuerzas aliadas tuvieron que retirarse de la recapturada Corrientes, las repercusiones estratégicas del asalto fueron sustanciales ya que, como consecuencia del ataque, el presidente paraguayo ordenó la retirada de la división que bajaba bordeando el Paraná y comenzó a planear un nuevo golpe. A partir de ese momento, su atención se iba a poner en la escuadra brasileña, para impedir que se reiterasen operaciones como la realizada contra la capital correntina⁵ y negar al enemigo el dominio del río⁶.

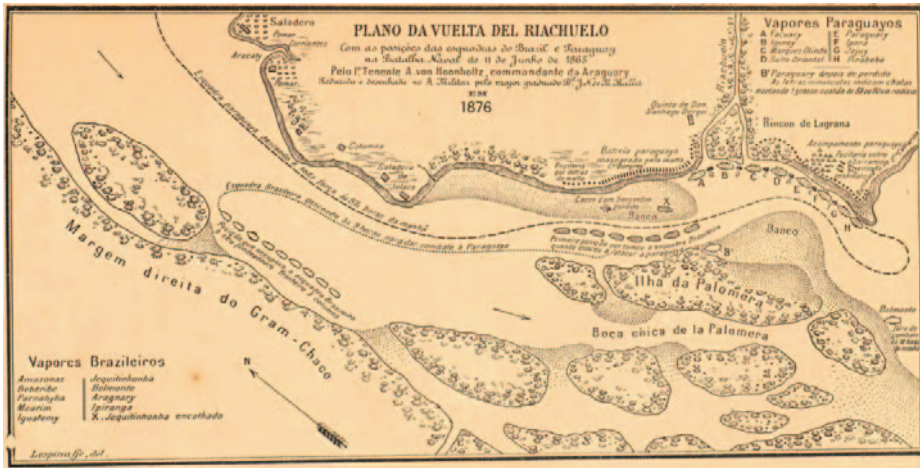
Antecedentes inmediatos a la batalla

Luego de la retirada de la ciudad de Corrientes, la escuadra imperial había permanecido fondeada unos diecisiete kilómetros al sur de la capital correntina, en las proximidades de la desembocadura en el Paraná de un curso de agua conocido como el Riachuelo. Como señaló el práctico Santiago Giudice, veterano conocedor de los ríos Paraná y Paraguay que prestó ocasionales servicios a la escuadra brasileña, el río Paraná, al doblar aguas abajo la punta de la ciudad de Corrientes, divide sus aguas en un verdadero archipiélago de islas y bancos hasta abajo mismo del Riachuelo. El canal mayor corre del lado correntino del río, mientras que del lado chaqueño corre un canal menor navegable para todos los buques en época de creciente. Giudice sostuvo que los principales buques brasileños tenían mucho calado para transitar el Paraná, cuyos pasos son difíciles, llevan poca agua y tienen un canal angosto; sin embargo, en el momento de la batalla de Riachuelo había suficiente caudal para dicha escuadra. El paso frente al Riachuelo es hondo, pero angosto y de cuidado⁷. Al norte

(5) LEUCHARS, Chris: *To the bitter end*, Greenwood Press, Connecticut (EE.UU.), 2002, p. 65.

(6) CENTURIÓN, Juan Crisóstomo: *Memorias o Reminiscencias históricas de la guerra del Paraguay I*, Biblioteca Virtual del Paraguay, p. 206.

(7) Archivo Juan Bautista Gill Aguinaga (AJBGA), fondo Estanislao Zeballos (EZ), Santiago Giudice, carpeta 137. Reproducido en BREZZO, L. (ed.): *La guerra del Paraguay en primera persona. Testimonios inéditos*. Fondo Estanislao Zeballos, Tiempo de Historia, Asunción, 2015, p. 196.



FUENTE: *Memórias do almirante barão de Teffé. A batalha naval do Riachuelo*

–y también aguas abajo–, el río Paraná es lo bastante ancho para permitir a los buques evolucionar fácilmente⁸. De acuerdo con el mapa confeccionado por Antonio Luiz von Hoonholtz (futuro almirante y barón de Teffé), quien en 1865 era 1.º teniente y comandante de la cañonera brasileña *Araguary*, la escuadra imperial estaba ubicada al norte de la desembocadura del Riachuelo⁹.

La misión de la escuadra brasileña, fuerte de nueve vapores de guerra, era bloquear el río Paraná, y a tales fines su jefe, el vicealmirante Francisco Manoel Barroso, entendió más ventajoso el fondeadero ubicado del lado del Chaco, al sur de la capital de Corrientes¹⁰.

Respecto del ataque a la escuadra imperial, en comunicación del 1 de junio de 1865 al delegado del gobierno paraguayo en Corrientes, José Berges, el mariscal López afirmó: «Por el ancladero de los brasileiros parece que no podrán ser hostilizados con ventaja sino los buques que queden hacia el Riachuelo, donde el canal queda más contiguo a la barranca»¹¹. Una semana después instruyó a Berges:

«Mañana a la tarde o en la primera noche necesitaré saber la situación precisa de la escuadra enemiga y su número así como la facilidad o dificultad que haya para establecer una batería volante arriba del Riachuelo y debajo de la escuadra para bloquear a esta por abajo y hostilizarla con ventaja. Comunique esto a los

(8) CENTURIÓN, pp. 206-207.

(9) HOONHOLTZ, Antônio Luiz von: *Memórias do almirante barão de Teffé. A batalha naval do Riachuelo*, Livraria Garnier Irmãos, Río de Janeiro, pp. 13-14.

(10) *Ibidem*, p. 16.

(11) ANA-AHRP-PY-3933, carta de Francisco Solano López a José Berges, 1 de junio de 1865.

mayores Cabral y Martínez y deme aviso con el mayor detalle posible para ver lo que pueda hacerse»¹².

Los preparativos para el ataque paraguayo a la escuadra brasileña se ven reflejados en el testimonio de George Gibson, maquinista inglés al servicio del Paraguay en el vapor *Marqués de Olinda* durante la batalla del 11 de junio de 1865, cuyo testimonio fue recogido por Von Hoonholtz. Gibson manifestó que

«desde nuestro inesperado desembarco [el ejecutado por los aliados] en Corrientes el 25 de mayo, el mariscal expidió severas órdenes al general Robles y al coronel Bruguez ordenándoles que explorasen sin demora la costa correntina y en un punto donde el canal fuese más estrecho, montasen una batería de los cañones de más grueso calibre que dispusiesen, bien oculta y flanqueada por trincheras para abrigo de los fusileros»¹³.

La segunda división de la escuadra brasileña, integrada por las naves *Amazonas*, *Parnahyba*, *Araguary*, *Iguatemy* y *Mearim*, estaba al mando del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, quien como oficial de mayor grado tenía, además, el comando de la escuadra. La otra división (la tercera), al mando del capitán de mar y guerra José S. Gomensoro, a inicios de junio de 1865 estaba integrada por los vapores *Jequitinhonha*, *Beberibe*, *Belmonte* e *Ypiranga*.

Todos los vapores brasileños habían sido diseñados como buques de guerra para operar en el mar. Presentaban las siguientes características generales: la fragata *Amazonas*, al mando del capitán de fragata Theotonio de Brito, desplazaba 1.050 toneladas, su casco era de acero (acorazado), disponía de seis piezas (cuatro cañones de 68, un obús de 68 y una pieza rayada de 70), y su dotación se componía de 149 marinos y un contingente de infantería de 313 plazas; la corbeta *Jequitinhonha* desplazaba 637 toneladas, su casco era de acero (acorazado), estaba al mando del capitán teniente Joaquim José Pinto, contaba con ocho piezas (seis cañones de 32 y dos de 68), y su dotación se componía de 120 marinos más un contingente de infantería de 166 hombres; la corbeta *Beberibe* desplazaba 560 toneladas, su casco era de madera, estaba al mando del capitán teniente Bonifacio de Sant'Anna, tenía siete piezas (seis cañones de 32 y uno de 68) y su dotación la integraban 178 marinos, un contingente de infantería de 110 hombres y 36 de la artillería del ejército imperial; la cañonera *Parnahyba* desplazaba 637 toneladas, su casco era de madera (acorazado), se encontraba al mando del capitán teniente Garcindo de Sá, disponía de siete piezas (cuatro cañones de 32, dos de 68 y una pieza rayada de 70 Whitworth), y contaba con una dotación de 141 marinos y un contingente de 122 infantes; la cañonera *Belmonte*, al mando del 1.º teniente Joaquim Francisco de Abreu, desplazaba 600 toneladas, su casco era de acero

(12) *Ibíd.*, 8 de junio de 1865.

(13) HOONHOLTZ, p. 66.

(acorazado), tenía ocho bocas de fuego (cuatro cañones de 32, tres de 68 y una pieza rayada de 70 Whitworth), y contaba con una dotación de 109 marinos, más 95 hombres del cuerpo de policía de Río de Janeiro y del 1.^{er} *batalhão* de artillería; la cañonera *Araguary* desplazaba 400 toneladas, su casco era de madera (acorazado), su comandante era el 1.^{er} teniente Antonio Luiz von Hoonholtz, contaba con cuatro piezas (dos de 32 y dos de 68), con una dotación de 89 marinos y 83 infantes; la cañonera *Ypiranga* desplazaba 350 toneladas, su casco era de madera, se encontraba al mando del 1.^{er} teniente Álvaro de Carvalho, tenía siete piezas de 30, y contaba con una dotación de 106 marinos y 65 hombres del cuerpo de policía de Río de Janeiro; la cañonera *Mearim*, al mando del 1.^{er} teniente Elizario Barbosa, desplazaba 415 toneladas, su casco era de madera (acorazado), tenía siete piezas (cuatro cañones de 32 y tres de 68), y contaba con una dotación de 125 marinos y 67 hombres del cuerpo de policía de Río de Janeiro; por último, la cañonera *Iguatemy* desplazaba 400 toneladas, su casco era de madera, estaba al mando del 1.^{er} teniente Joaquim Xavier de Oliveira Pimentel, disponía de cinco piezas (dos de 32 y tres de 68), y su dotación la integraban 96 marinos y 117 hombres del cuerpo de policía de Río de Janeiro. Todas las naves estaban propulsadas por hélices, excepto la *Amazonas*, que disponía de ruedas. La escuadra disponía, pues, de 59 piezas de artillería, de las cuales solo tres eran rayadas de calibre 70; las restantes eran veintiuna piezas de 68, veintiocho de 32 y siete de 30¹⁴.

Al igual que otras Armadas del mundo, la escuadra brasileña atravesaba la etapa de transformación de la propulsión exclusivamente a vela a los motores de vapor; del casco de madera a la construcción con hierro, y de la artillería de avancarga y cañón liso a las piezas de retrocarga y rayadas. Los navíos imperiales presentes en el Paraná al inicio de las hostilidades en la provincia de Corrientes presentaban algunas de tales transformaciones.

Las modificaciones en el diseño de las naves traían aparejados cambios en la artillería. Por ejemplo, una nave de la década de 1820, la *Pedro I*, de sesenta metros de eslora, contaba con 74 piezas de artillería. En la década de 1860, la fragata *Amazonas*, también de unos sesenta metros de eslora, contaba con apenas seis piezas, aunque de calibre superior¹⁵ y mayor alcance. Los cañones Whitworth citados presentaban un ánima rayada de sección hexagonal que permitía el giro de un proyectil ojival de 70 libras¹⁶. La menor cantidad de piezas se explica por el espacio que debía destinarse a la maquinaria de vapor, las ruedas de las hélices, los tanques de agua y el almacenamiento de carbón,

(14) SCHNEIDER, Ludwig: *A guerra da Tríplice Aliança contra o governo da República do Paraguay I*, Río de Janeiro, 1876, p. 166; GRAU PAOLINI, Jaime E., e IRIĆBAR, Manuel A.: «La batalla naval del Riachuelo», *Boletín del Centro Naval*, núm. 822 (oct.-dic. 2008), Buenos Aires, p. 406.

(15) LOPES DA SILVA, Carlos André: «Armamentos e novas tecnologias empregadas pela Armada Imperial na guerra da Tríplice Aliança», en *Memoria. XII Encontro Internacional de Historia de la Guerra de la Triple Alianza, Corrientes, Argentina, 16-17-18-19 septiembre de 2021*, Moglia Ediciones, Corrientes, 2021, p. 228.

(16) *Ibidem*, p. 229.

que ocupaban buena parte del espacio tradicionalmente destinado a los cañones, los cuales fueron desplazados a los extremos del combés¹⁷.

Sin perjuicio de la superioridad brasileña sobre la escuadra paraguaya en número de naves, bocas de fuego y tecnología –a lo que debemos añadir el hecho de ser buques específicamente diseñados para la guerra, y no mercantes armados, como casi todas las naves paraguayas–, la mayoría de los buques imperiales eran aún de madera y, por lo tanto, vulnerables al fuego de las baterías costeras que pudiesen montar los paraguayos¹⁸.

El mayor tamaño y desplazamiento de las naves brasileñas se traducía también en un mayor calado; tal circunstancia, en el río Paraná –poco profundo y donde se debía navegar en estrechos canales–, imponía restricciones a la maniobrabilidad de la escuadra. Otra limitación que afectaba a la escuadra imperial era, paradójicamente, una consecuencia indeseada de la modernidad; la maquinaria, que independizaba a las naves del viento, requería combustible: el carbón¹⁹, cuya escasez obligó a que, para el día 3 de junio de 1865, todas las naves alimentasen sus fuegos con leña extraída de los cercanos bosques chaqueños, reservando el carbón para casos de combate²⁰. A la misma fecha, la escuadra tenía doscientos enfermos afectados por distintas dolencias, y prácticamente todos los días fallecía al menos un integrante de la escuadra por razones de salud²¹. Otro serio inconveniente era la dificultad en el abastecimiento de alimentos, circunstancia reiteradamente reflejada en el diario del vicealmirante Barroso²².

Por su parte, la escuadra paraguaya estaba organizada en tres divisiones. La primera estaba integrada por los vapores *Yberá*, al mando del teniente de navío Pedro V. Gill (jefe además de la división); *Marqués de Olinda*, al del teniente de navío Ezequiel Robles, y *Jejuí*, al del alférez Aniceto López. La segunda división la componían los vapores *Ygurey*, al mando del capitán de corbeta Remigio Cabral (a su vez, jefe de la división); *Salto Oriental*, al del alférez V. Alcaraz, e *Yporá*, al del teniente Domingo A. Ortiz. La tercera división la conformaban los vapores *Tacuary* (buque insignia), al mando del capitán de fragata José María Martínez; *Paraguarí*, al del teniente Alonso, y *Pirabebé*, al del teniente T. Pereyra²³.

Todos los buques, a excepción de la *Tacuary*, eran mercantes improvisados para la guerra a los que se había dotado de artillería; con ruedas al costado,

(17) *Ibidem*, p. 228.

(18) *Ibidem*, p. 232.

(19) CASTRO OLIVEIRA FILHO, Sergio Willian de: «O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da força naval brasileira às vésperas da batalha naval do Riachuelo», en *Memoria. XII Encuentro Internacional...*, p. 65.

(20) *Ibidem*, p. 72.

(21) Diario del vicealmirante Francisco Manoel Barroso del día 3 de junio de 1865, *Revista Marítima Brasileira* (11 de junio de 1883), pp. 4-5.

(22) *Ibidem*, días 1 y 6 de junio, pp. 1 y 7.

(23) AJBGA, EZ, memorias de Pedro Gill, carpeta 137. Reproducidos en BREZZO, p. 142; BENITES, Gregorio: *Las primeras batallas contra la Triple Alianza*, El Lector, Asunción, 2012, p. 49. CENTURIÓN (p. 207) aporta algunas diferencias en los comandantes de los buques paraguayos.

excepto *Salto Oriental*, *Pirabebé* e *Yberá*, que eran de hélice. Sus máquinas estaban colocadas arriba del nivel de agua; por ende, se hallaban expuestas a la artillería enemiga²⁴. El comandante de la escuadra era el capitán de navío Pedro Ignacio Meza, quien izaba su insignia en la *Tacuary*, y el segundo comandante, Remigio Cabral. Todos los maquinistas de las naves paraguayas eran ingleses –excepto uno o dos de los segundos, que eran paraguayos– y cada buque contaba con un cirujano a bordo²⁵. En cuanto a las tripulaciones, López había adoptado como sistema embarcar en los buques de la Armada, como simples marineros, a la flor de la juventud de Asunción. De tal modo formaba marinos y alejaba de la capital a esos elementos cultos²⁶.

La *Tacuary* desplazaba 430 toneladas, su casco era de acero y contaba con seis cañones, dos de a 32 y cuatro de a 24; la *Paraguarí* desplazaba 628 toneladas, su casco era de acero y contaba con cuatro piezas de a 24; la *Ygurei* desplazaba 548 toneladas, su casco era de madera y contaba con cuatro cañones; la *Yporá* desplazaba 205 toneladas, su casco era de madera y contaba también con cuatro piezas de artillería; la *Marqués de Olinda* desplazaba 300 toneladas, su casco era de madera y, recientemente capturada a los brasileños, había sido dotada de cuatro cañones; la *Jejuí* desplazaba doscientas toneladas, su casco era de madera y contaba con dos cañones; la *Salto Oriental* desplazaba 250 toneladas, su casco era de madera y contaba con cuatro piezas artilleras; la *Pirabebé* desplazaba 150 toneladas, su casco era de hierro, y contaba con una solitaria pieza de a 32, y la *Yberá*, con cuatro cañones. Dado que, como se verá, la *Yberá* no participó de la batalla, la escuadra paraguaya alineaba solo treinta piezas de artillería²⁷, contra las 59 imperiales. Pero debe tenerse en cuenta además que, excepto dos piezas de 32, todos los cañones de los vapores paraguayos eran de 24 o de calibre inferior²⁸. Otro parámetro objetivo de la diferencia entre las escuadras es el tonelaje de desplazamiento de las mismas, que refleja en cierto modo las dimensiones y fortaleza de las naves que las integraban; y así, mientras que las naves paraguayas sumaban 2.711 toneladas, la escuadra imperial reunía 5.049²⁹.

El propio periódico *El Semanario*, diario oficial paraguayo, señaló las diferencias entre ambas escuadras:

«La escuadra brasilera era compuesta de cascos expresamente hechos para la guerra con inmenso número de cañones de alto calibre, y de nueva invención, cuando nuestros vapores son unas barquillas, como buques mercantes armados de guerra con pocos cañones y de corto alcance, como todos saben»³⁰.

(24) CENTURIÓN, p. 207.

(25) THOMPSON, George: *Guerra del Paraguay I*, Buenos Aires, 1910, p. 81.

(26) AJBGA, EZ, informe de Ángel Peña, carpeta 119. Reproducidos en BREZZO, p. 44.

(27) THOMPSON, p. 81; AJBGA, EZ, informes de Juan Crisóstomo Centurión, carpeta 137, reproducidos en BREZZO, p. 38; GRAU PAOLINI e IRICÍBAR, p. 406.

(28) SCHNEIDER, t. I, p. 168.

(29) GRAU PAOLINI e IRICÍBAR, p. 406.

(30) *El Semanario*, núm. 582, 17 de junio de 1865, p. 2.

Para equilibrar en parte el poder de fuego de ambas escuadras, López ordenó la instalación sobre la barranca cercana al Riachuelo, del lado correntino del Paraná, de una batería de artillería terrestre y fusileros. En carta del 10 de junio de 1865, López indicó a Berges:

«El mayor Aquino que lleva esta mandará la infantería del comandante Bruguez compuesta de los Batallones 25, 26, 37 y 42, estos dos últimos irán de allí para el Riachuelo después de oscurecer de modo que no se perciba en el pueblo (...) El mayor Martínez quedará con una batería para atender a un golpe de mano y si el comandante Bruguez prefiere llevar esa batería lo hará también, siendo bastante la infantería del 3 y 24 que en caso de necesidad apoyará también al comandante Bruguez a cuyas órdenes deberá ponerse el mayor Martínez y en tal caso»³¹.

En forma concordante, Julián Godoy manifestó que el jefe de la artillería paraguaya en Corrientes, José María Bruguez, recibió el 10 de junio de 1865 la orden de marchar con veintidós piezas de artillería ligera hacia el Riachuelo, encuadradas en el regimiento de artillería a caballo n.º 2³². El mismo Godoy fue enviado a Corrientes como representante de la autoridad del mariscal López. Según Godoy, las piezas de artillería llegaron la noche del 10 de junio a la quinta de Derqui, sobre el Riachuelo, donde se levantó una fortificación pasajera a la espera del combate, que se estimaba ocurriría en la madrugada del día 11³³. La posición carecía de parapetos y de cualquier tipo de defensa. El calibre de las piezas variaba de 4 a 18³⁴. La artillería era complementada con la fuerza de infantería ya citada. A las piezas de Bruguez y sus doscientos artilleros se unieron seis obuses y otros cien artilleros al mando del mayor Alvarenga³⁵. Según el plano de la batalla elaborado por Von Hoonholtz, la artillería paraguaya se ubicó sobre la ribera correntina del Paraná, al norte del Riachuelo, mientras que los fusileros se ubicaron sobre la misma ribera tanto al norte como al sur del Riachuelo³⁶.

El plan paraguayo fue resumido por el futuro general y presidente de Paraguay Bernardino Caballero, alférez en junio de 1865. Como Paraguay carecía de flota, la solución que se le ocurrió al mariscal López fue quitársela a los brasileños, para lo cual no había más que acercarse sin hacer ruido y abordarles los barcos por sorpresa³⁷.

(31) ANA-AHRP-PY-3933, carta de Francisco Solano López a José Berges, 10 de junio de 1865.

(32) *El Semanario*, núm. 582, 17 de junio de 1865, p. 2.

(33) AJGA, EZ, informes del sargento mayor Julián Godoy, carpeta 144. Reproducidos en BREZZO, p. 121.

(34) CENTURIÓN, p. 209.

(35) AJGA, EZ, informes del sargento mayor Julián Godoy, carpeta 144. Reproducidos en BREZZO, p. 121.

(36) HOONHOLTZ, pp. 13-144.

(37) RODRÍGUEZ ALCALÁ, Guido: *General Bernardino Caballero. Testimonio de un combatiente de la guerra del Chaco en Paraguay*, Ediciones LAVP, Nueva York, 2019, libro digital, cap. IV.

El entonces teniente de navío Pedro V. Gill narró los preparativos para el ataque a la escuadra brasileña, operación a la que calificó como «el sueño dorado» del mariscal López. A tal fin, el presidente paraguayo le había ordenado el 9 de junio que fuese a Corrientes a tomar el croquis de las posiciones de la escuadra brasileña, labor que cumplió con la colaboración de un baqueano correntino. En la tarde del 10 de junio presentó el resultado de su trabajo en Humaitá, fortaleza sobre el río Paraguay donde López había instalado su cuartel general. Agregó Gill que, a las cinco de la tarde de ese mismo día, se realizó una reunión con los comandantes de las naves paraguayas, en la que el presidente López ordenó el ataque. Interrogados al respecto, Remigio Cabral y Pedro V. Gill (como los más conocedores del río Paraná) sostuvieron que el ataque debía ser nocturno y que la mejor hora era de tres a cuatro de la mañana, considerando la velocidad de marcha de los navíos paraguayos. El combate debía ser de sorpresa y abordaje, dado que no había posibilidad de que la escuadra paraguaya derrotase a la brasileña en un duelo artillero. Godoy ratificó que ese era el plan, el cual contaba con el apoyo de los demás oficiales navales³⁸. Sin embargo, el coronel Wisner von Morgenstern, militar húngaro al servicio de Paraguay, sugirió que se utilizasen también seis chatas, dotadas con sendos cañones de 68, tres de las cuales estaban en Humaitá y las restantes en Paso de la Patria (en la confluencia de los ríos Paraguay y Paraná). La moción fue aprobada por López pese a la oposición de los marinos. En tales condiciones, el tiempo estimado de viaje desde Humaitá era de unas siete horas saliendo a la «prima noche» (las ocho de la noche)³⁹.

Von Hoonholtz refirió en sus memorias la plausible explicación que le brindó luego de la batalla George Gibson, maquinista inglés del *Marqués de Olinda*, aportando detalles de los movimientos previstos en el plan original paraguayo, en los cuales el uso de las chatas no aparecía fuera de lugar. Según Von Hoonholtz, Gibson indicó que el plan era apoderarse de las naves imperiales, y que las chatas serían posicionadas en la curva del Riachuelo para, junto con la artillería de Bruguez, atacar a las naves brasileñas que escapasen del abordaje e intentasen una fuga hacia el sur⁴⁰.

Esto explica la previsión para el uso de las chatas como complemento de la escuadra paraguaya, no para un combate abierto –como a la postre ocurrió–, sino para batir, junto con la batería costera, a los buques brasileños en fuga. El plan de los marinos paraguayos era tomar las naves brasileñas por abordaje, no entablar un duelo artillero que, dada la desproporción de cantidad y calibre de las piezas, sería favorable a los imperiales, tal como demostró Lanchester para enfrentamientos entre fuerzas disímiles⁴¹. En tales condiciones, las seis

(38) AJBGA, EZ, informes del sargento mayor Julián Godoy, carpeta 144. Reproducidos en BREZZO, p. 121.

(39) *Ibidem*, memorias de Pedro Gill, carpeta 137. Reproducidos en BREZZO, p. 142.

(40) HOONHOLTZ, p. 67.

(41) HUGUES, Wayne P.: *Táctica de flota*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988, pp. 30 y 34-36.

piezas de 68 de las chatas de poco servirían frente a las veinticuatro de idéntico o superior calibre de la armada brasileña.

Según Von Hoonholtz, Gibson le manifestó:

«Debíamos llegar frente a Corrientes como a las dos de la mañana y continuar a toda fuerza por el canal de leste [el canal del lado correntino del río], sin luces ni faroles, pues en el oscuro de la noche y proyectados sobre la orilla opuesta quizá pasaríamos inadvertidos. Mismo en el caso contrario ninguna bala nos pegaría y la escuadra paraguaya dejando las chatas en la vuelta del Riachuelo haría fuerza de máquina a tomar el canal del Chaco avanzando por la popa de la escuadra brasileña y abordando sucesivamente todos sus buques antes de darles tiempo de acudir al zafarrancho. El Mariscal concluía sus instrucciones con esta frase “¡Costáo a costáo; una banda de metralla sobre la cubierta; una descarga de fuzilería, y luego echar-se de sable en puño adentro del buque enemigo!” (...) Como cada buque paraguayo disponía, además de su tripulación, de 200 hombres de abordaje, ¡figúrese usted, Señor Comandante, si nosotros estaríamos o no seguros de que la lucha sería de arma blanca, y fácil nuestra victoria! Tanto es cierto eso que el Mariscal al despedirnos no cesaba de repetir: “¡Acaben con los brasileños pero traigan sus buques intactos para refuerzo de nuestra escuadra!”»⁴².

La escuadra paraguaya pasaría frente a la brasileña, al amparo de la oscuridad, por el lado correntino del Paraná; se liberaría de las chatas dejándolas en Riachuelo; daría la vuelta a la isla de la Palomera y, tomando el canal chico de la Palomera (del lado chaqueño del río), atacaría desde el sur a la escuadra imperial en su fondeadero.

¿Cómo harían los paraguayos para navegar a oscuras en el Paraná? La respuesta podría suministrarla el hecho de que en la noche del 10 al 11 de junio de 1865 había luna llena⁴³ y que, de acuerdo al relato de Von Hoonholtz, al amanecer del 11 de junio el cielo estaba despejado, lo que permite deducir que a la noche tampoco hubo nubes que ocultasen al satélite terrestre.

Juan Crisóstomo Centurión, testigo de la batalla pero no de la planificación del ataque, afirmó en sus *Memorias o Reminiscencias históricas de la guerra del Paraguay* que el plan era

«presentarse al lugar donde se encontraba fondeada la escuadra enemiga al romperse el día, y pasando de largo más abajo de ella, volver acto continuo proas aguas arriba, yendo a colocarse cada uno al costado de cada uno de los buques brasileiros, y previa una descarga, abordarlos. Esta operación debía verificarse con toda la rapidez posible, de manera que los buques enemigos no tuviesen tiempo de ponerse en movimiento ni prepararse al combate, y que los paraguayos pudiesen combatir con ellos brazo a brazo, en la seguridad de que estos entonces llevarían sobre sus contrarios una incontestable ventaja»⁴⁴.

(42) HOONHOLTZ, pp. 67-68.

(43) <https://www.tutiempo.net/luna/fases-junio-1865.htm?h=s>.

(44) CENTURIÓN, p. 208.

Puede apreciarse que la versión brindada por Centurión coincide, en general, con los restantes relatos, pero con una importante salvedad: la hora. Centurión indicó que el ataque se produciría «al romper el día» –que fue lo que efectivamente ocurrió– y no en plena madrugada, que era lo originariamente previsto.

Cabe recordar que la sorpresa es uno de los principios de la guerra o principios de la conducción, como también son conocidos en la actualidad. Según Vigo, tales principios «consisten en un número de guías que contienen la esencia de los mejores consejos para la conducción de acciones militares»⁴⁵. El número de los principios varía entre las fuerzas armadas de los distintos países, pero su núcleo suele ser similar. A modo de ejemplo, tomaremos la noción que tal principio tiene en las fuerzas armadas más poderosas de la actualidad: las de los Estados Unidos de América. Según su JC 3-0, «el propósito de la sorpresa es atacar en un momento o lugar o de una manera para la que el enemigo no está preparado», agregando que «la sorpresa puede ayudar al comandante a cambiar el equilibrio de poder de combate y así lograr el éxito fuera de proporción con el esfuerzo efectuado»⁴⁶.

A la luz de las nociones transcritas, considerando la desproporción del poderío de ambas escuadras y el objetivo de abordar a la imperial para capturar navíos, la sorpresa aparece como un requisito esencial de la operación.

Según George Thompson, ingeniero británico que prestó servicios en el ejército paraguayo durante la guerra, para el abordaje de las naves imperiales se distribuyeron en los vapores de la escuadra, según su capacidad, quinientos hombres del batallón 6⁴⁷, a los que Centurión agregó en su relato hombres del batallón 7⁴⁸, ambas unidades veteranas de la campaña de Mato Grosso. Thompson señaló que los hombres del batallón 6 fueron elegidos uno por uno y que, ante la instrucción del mariscal López de traer prisioneros, a una sola voz dijeron: «¿Para qué queremos prisioneros? ¡Los mataremos a todos!», a lo que el presidente paraguayo insistió en que capturasen «algunos»⁴⁹. En el relato de Gibson, citado por Von Hoonholtz, el número de infantes por nave (doscientos hombres) aparece como excesivo, pero evidentemente la cantidad mencionada por Thompson, sumada a la sorpresa, fue considerada suficiente para derrotar a las fuerzas imperiales.

En los hechos, el consejo de Von Morgenstern, sumado a otras circunstancias, contribuyó a desvirtuar la naturaleza del ataque. La chata, como su nombre sugiere, era una pequeña embarcación de poco calado que apenas

(45) VIGO, Jorge Ariel: *Fuego y maniobra. Breve historia del arte táctico*, Folgore Ediciones, Buenos Aires, 2005, p. 15.

(46) JOINT CHIEFS OF STAFF: *Revision of Joint Publication 3-0* del 17 de enero de 2017, apéndice A, «Principles of Joint Operations», punto 2, apartado h.

(47) CENTURIÓN, p. 208.

(48) AJBGA, EZ, informes de Juan Crisóstomo Centurión, carpeta 137. Reproducidos en BREZZO, p. 38.

(49) THOMPSON, p. 81.

sobresalía de la superficie del agua (un pie, según Centurión)⁵⁰. Había sido concebida en 1862 para operar oculta en las riberas. De unos 15 a 20 metros de eslora, fondo plano y perfil a ras de agua, las chatas portaban un cañón de 68 o de 80 y una tripulación de seis a ocho hombres. Sus disparos podían hacer mucho daño a un buque, mientras que, por su pequeña dimensión y bajo perfil, era muy difícil para la artillería naval lograr impactarlas. No tenían medios de propulsión, por lo que debían ser remolcadas⁵¹. Ello obligó a los navíos paraguayos a reducir su velocidad de marcha, para no hundir a las chatas con el oleaje que produce el desplazamiento de todo buque de cierto tonelaje.

Del relato de Gill surge que se requerían unas siete horas de navegación desde Humaitá hasta Riachuelo. La escuadra finalmente zarpó después de medianoche, por lo que era imposible alcanzar la posición brasileña en la madrugada, con buques que debían navegar a una velocidad inferior por el remolque de las chatas y que, además, debían detenerse a recoger las otras chatas existentes en Paso de la Patria. Remigio Cabral, 2.º comandante de la escuadra paraguaya, señaló la tardía orden de partida dada por el mariscal López como principal causa del resultado de la batalla⁵².

Como explican Grau Paolini e Iricíbar, la distancia de navegación desde Humaitá (lugar de donde zarpó la escuadra paraguaya) a Tres Bocas (confluencia del Paraná con el Paraguay) era de veinticinco millas náuticas, y desde Tres Bocas hasta el fondeadero de la escuadra imperial, de otras diecinueve. Si los buques hubiesen podido navegar a su velocidad normal (unos ocho nudos), y sumando la corriente a favor (del orden de tres nudos), habrían podido recorrer la distancia de Humaitá a Riachuelo en cuatro horas. Pero, al verse obligados a remolcar las chatas, debieron navegar a velocidad reducida (unos cuatro nudos). Considerando la corriente, el tiempo necesario para navegar hasta Riachuelo era en realidad de seis horas y media. Tomando en cuenta una demora de una hora para detenerse en Tres Bocas y pasar a remolque a las restantes chatas en la oscuridad de la noche, la navegación del conjunto insumiría algo más de siete horas, tal como se había informado al mariscal López. Por ende, para llegar al fondeadero a las cuatro de la mañana, la escuadra paraguaya, a más tardar, hubiera debido zarpar a las 20:00 («prima noche», según había señalado Gill)⁵³.

Hubo, además, otra causa de demora. Godoy indicó que el vapor *Yberá*, al mando de Gill, sufrió una avería y que toda la escuadra esperó su reparación⁵⁴. Según Hoonholtz, Gibson refirió además el percance mecánico en otro vapor, la *Paraná*, que no aparece en las otras fuentes consultadas. La avería

(50) CENTURIÓN, p. 207.

(51) GRAU PAOLINI e IRICÍBAR, p. 404.

(52) AJBGA, EZ, informes de Remigio Cabral, carpeta 137-1. Reproducidos en BREZZO, p. 139.

(53) GRAU PAOLINI e IRICÍBAR, p. 405.

(54) AJBGA, EZ, informes del sargento mayor Julián Godoy, carpeta 144. Reproducidos en BREZZO, p. 121.

en el vapor *Yberá* no pudo ser reparada, imposibilitando así que siguiese adelante, por lo que la escuadra paraguaya se redujo a ocho buques⁵⁵ y seis chatas.

Puede apreciarse de lo descripto que, pese a que habían transcurrido nueve días desde la primera evidencia documentada de la intención de atacar a la escuadra brasileña, los preparativos y el plan concreto se hicieron a último momento. Esta precipitación provocó omisiones tan notables como no considerar que las ruedas laterales de los vapores paraguayos dificultaban sobremanera la aproximación para un abordaje, no tener en cuenta que la mayor altura de los navíos imperiales suponía otro obstáculo para el asalto, o no llevar ganchos para el abordaje⁵⁶.

La escuadra paraguaya se puso en movimiento en Humaitá pasada la medianoche del 10 al 11 de junio. La detención para sumar las chatas, más el desperfecto que sufrió la *Yberá*, retrasaron en demasía la aproximación de los buques guaraníes. Como bien observó Centurión, lo más prudente hubiera sido postergar el asalto⁵⁷ –en cualquier caso, el plan original era de imposible realización–, pero el comandante Meza decidió seguir adelante con el ataque, que se produciría a plena luz del día⁵⁸.

Según Von Hoonholtz, Gibson afirmó haber advertido al comandante de la *Marqués de Olinda*, Ezequiel Robles,

«que sería prudente no seguir más adelante; parar la máquina, y al acercarse el *Tacuary* proponer al comodoro de quedarnos allí –donde nadie podía vernos ni sospecharnos– hasta media noche, y bajar entonces. El comandante aceptó mi consejo y [e] hizo *stopper*. Pero Meza le contestó rabioso: “¡No! ¡Váyase usted a tomar su puesto y siga adelante!”»⁵⁹.

Agregó Gibson que Meza no se detuvo en Riachuelo, sino que siguió hasta la cancha de Lagraña, donde se detuvo a comprobar los daños sufridos por la escuadra paraguaya en su pasaje frente a la brasileña, y que, en vista de ellos, decidió colocarse en Riachuelo bajo la protección de los cañones de Bruguez⁶⁰.

Gibson sostuvo que, ya instalados en Riachuelo, al advertir que la escuadra imperial se había puesto en marcha, Ezequiel Robles sugirió a Meza bloquear el paso de los brasileños anclando tres o cuatro buques paraguayos en el canal, a lo que Meza se negó señalando que en Riachuelo estaban bien, que los brasileños serían derrotados si bajaban y que, si no lo hacían, los atacarían en la noche siguiente⁶¹.

(55) *El Semanario*, núm. 582, 17 de junio de 1865, p. 2.

(56) THOMPSON, p. 81; RODRÍGUEZ ALCALÁ: ob. cit.

(57) CENTURIÓN, p. 208.

(58) AJBGA, EZ, memorias de Pedro Gill, carpeta 137. Reproducidas en BREZZO, p. 142.

(59) HOONHOLTZ, p. 69.

(60) *Ibidem*.

(61) *Ibidem*, p. 70.

Cabe destacar que Gibson declaró en el proceso, presidido por el mariscal López, contra el general Wenceslao Robles acaecido meses después de la batalla de Riachuelo. En tales declaraciones (Gibson declaró dos veces) no hizo referencia al primer diálogo entre Ezequiel Robles y el capitán Meza (el de la conveniencia de suspender el ataque), y respecto del segundo (el relativo a cómo enfrentar a la escuadra imperial), la versión que dio es diferente, ya que en la misma es Gibson quien propone a Robles bloquear el canal, idea que este desestima y que se niega a poner en conocimiento de Meza⁶².

El 11 de junio de 1865, domingo de la Santísima Trinidad, amaneció fresco e iluminado por un sol brillante en un cielo sin nubes⁶³. A las ocho y media o a las nueve de la mañana (el primer horario es el brindado por Von Hoonholtz, y el segundo, el del vicealmirante Barroso), la escuadra paraguaya fue avistada por el vigía de la *Mearim*, que dio aviso al comandante de la escuadra brasileña⁶⁴. En esos momentos «se estaba poniendo la mesa» para el almuerzo⁶⁵, transmitiendo Barroso la orden de salida general en toda la división y fuegos encendidos⁶⁶. Sin embargo, para sorpresa de los imperiales, las naves paraguayas pasaron rumbo al sur, siguiendo el canal que separa la isla de la Palomera de Corrientes, cuando la escuadra brasileña estaba en el otro brazo del río, a una milla de distancia, según Thompson⁶⁷. La prolija descripción efectuada por Von Hoonholtz de la gran cantidad de medidas necesarias, y el tiempo insumido en las mismas, a fin de aprestar a la *Araguary* para el inminente combate⁶⁸, revela la inconveniencia de la pérdida del factor sorpresa —que hubiera favorecido enormemente a la escuadra paraguaya— de haber tomado a la escuadra imperial imprevista para la lucha.

La escuadra guaraní se había aproximado en forma casi paralela a los accidentes de la costa correntina; de allí que apareciese y desapareciese de la vista, lo que llevó a Von Hoonholtz a pensar que se había detenido en el puerto de Corrientes. Sin embargo, minutos más tarde reapareció en perfecta línea, habiendo acortado la distancia que separaba a cada uno de los vapores⁶⁹. Encabezaba la línea la *Marqués de Olinda*, que fue además la primera en abrir fuego contra la escuadra imperial⁷⁰.

El paso de la escuadra paraguaya frente a la imperial, efectuado con sus tropas de infantería sobre cubierta —es decir, expuestas al fuego enemigo—,

(62) ANA, PY-ANA-SH-448n1-1-204, proceso al brigadier Robles, testimonio de George Gibson, f. 347.

(63) HOONHOLTZ, p. 19

(64) SCHNEIDER, t. I, anexos, p. 140, parte del 1.º teniente Elizario José Barbosa, comandante de la *Mearim*.

(65) AJBGA, EZ, informe de Antonio Valentino, carpeta 137. Reproducido en BREZZO, p. 199.

(66) OSORIO, Joaquim Luis, y OSORIO, Fernando Luis: *Historia do general Osorio II*, Río de Janeiro, 1894, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

(67) THOMPSON, p. 82.

(68) HOONHOLTZ, pp. 20-21.

(69) *Ibidem*, p. 23.

(70) ANA, PY-ANA-SH-448n1-1-204, proceso al brigadier Robles, testimonio de George Gibson, f. 347.

llamó la atención de Von Hoonholtz («pobres víctimas» y «carne de cañón», reflexionó en alusión a ellas)⁷¹ y no quedó impune. La escuadra brasileña abrió fuego, encabezada por la *Belmonte*, que era el primer buque, mirando hacia el norte, de la línea. Los vapores imperiales dispararon con sus piezas de estribor⁷². El fuego fue respondido por la escuadra paraguaya al tiempo que pasaba a la altura de la escuadra imperial rumbo al sur, desapareciendo luego tras la isla de la Palomera, por lo que el intercambio inicial de fuego, aunque muy intenso, no duró más que unos minutos; no obstante, produjo muchas víctimas entre los paraguayos, así como averías en sus vapores⁷³. El maquinista británico de la *Marqués de Olinda* George Gibson narró haber comprobado la existencia de diversas perforaciones en el casco de dicho buque y en el de la *Tacuary* tras el paso frente a la escuadra imperial⁷⁴. Una bala cortó la soga de remolque de una de las chatas, y otra partió en dos la caldera del vapor *Jejui*, que de esta manera quedó fuera de combate⁷⁵.

Superada la posición de la escuadra imperial, los vapores paraguayos llegaron hasta la cancha del Rincón de Lagraña. Allí invirtieron su marcha, volviendo hacia el norte, pero sobre el mismo canal del lado correntino del río. Los imperiales advirtieron tal circunstancia al ver las columnas de humo negro emerger sobre la vegetación de las islas ubicadas en el centro del Paraná. La escuadra paraguaya estaba a unas cuatro millas de la brasileña⁷⁶.

Meza ubicó a sus naves en el recodo del Riachuelo, en una posición aparentemente desventajosa, porque estaba inmovilizada⁷⁷. La estática posición de la escuadra paraguaya se explica por el poder de fuego adicional que le brindaba la artillería instalada sobre la barranca del Paraná. También porque, en esa relativa inmovilidad, las chatas podían utilizar sus piezas, algo que no podían hacer mientras eran remolcadas puesto que, al estar sus cañones instalados en sentido longitudinal con el casco, de abrir fuego, sus proyectiles impactarían en el matalote de proa o de popa según la posición de la pieza, pero siempre afectando a un buque propio.

La escuadra paraguaya se había formado cerca de la orilla correntina del Paraná. Los primeros buques de la línea se ubicaron frente a la desembocadura del Riachuelo, bajo la protección de la artillería del ejército, al mando de Bruguez, instalada en las barrancas. La línea quedó desplegada de la siguiente manera: *Tacuary*, *Igurey*, *Marqués de Olinda*, *Salto Oriental*, *Paraguarí*, *Yporá*, *Jejui* y *Pirabebé*. Las seis primeras, con las chatas de remolque⁷⁸.

(71) HOONHOLTZ, p. 22.

(72) SCHENEIDER, t. I, anexos, parte del capitán teniente Aurelio Garcindo Fernandes de Sá, comandante de la *Parnahyba*, pp. 122-125.

(73) HOONHOLTZ, p. 23.

(74) ANA, PY-ANA-SH-448n1-1-204, proceso al brigadier Robles, testimonio de George Gibson, ff. 347-347v.

(75) CENTURIÓN, p. 209.

(76) HOONHOLTZ, p. 24.

(77) *Ibidem*, pp. 29-30.

(78) *Ibidem*, pp. 13-14.

El almirante Barroso decidió salir en persecución de los vapores paraguayos. Izada desde la *Amazonas* la señal «bater o inimigo o mais próximo que cada um pudér», la escuadra imperial se puso en marcha aguas abajo, por el mismo canal que había utilizado la paraguaya. Memoró Von Hoonholtz que la táctica a seguir era tan simple que no requería más señal: virar en contramarcha manteniendo la distancia; pasar a un cuarto de fuerza por delante del enemigo, batiéndole con la artillería de babor y los fusileros, hasta la punta de Santa Catalina; alcanzada la misma, girar de nuevo a contracorriente y avanzar a toda máquina aguas arriba para, colocándose en paralelo al enemigo, batirlo, esta vez con todo el poder ofensivo de la artillería de estribor⁷⁹. Esto fue lo que la escuadra imperial hizo. El práctico Santiago Giudice afirmó que Barroso procedió de tal modo porque no advirtió la presencia de las baterías terrestres. Lo más aconsejable hubiera sido tomar entre dos fuegos a la escuadra paraguaya, dejando una división aguas arriba y otra aguas abajo, yendo por el canal menor del Paraná, ubicado del lado chaqueño del río. En ese caso no habría escapado un solo buque paraguayo⁸⁰. El conocido como canal chico de la Palomera contaba con agua suficiente para ser atravesado, en un trayecto que, además, los buques imperiales hubieran podido realizar protegidos del fuego paraguayo. Antonio Valentino, práctico de la *Parnahyba* en la batalla de Riachuelo, coincidió con este criterio, hecho corroborado por él mismo la víspera del enfrentamiento. Valentino atribuyó la decisión al desinterés de Barroso por conocer el Paraná⁸¹.

La *Belmonte* encabezó la línea imperial, seguida por *Jequitinhonha* (donde estaba el jefe de la tercera división, Gomensoro), *Parnahyba*, *Iguatemy*, *Beberibe*, *Mearim*, *Ypiranga* y *Araguary*. La nave almiranta, *Amazonas*, no viró; permaneció donde estaba, y viendo pasar a las naves a su mando, sustituyó en aquella ocasión la señal anterior por la más imperativa «o Brazil espera que cada um cumpra o seu deber»⁸². La línea brasileña se introdujo en el canal del lado corriente del Paraná, entre la batería de Bruguez, la escuadra paraguaya y la isla de la Palomera. La escuadra imperial no advirtió la batería terrestre enemiga, y cuando la *Belmonte* llegó a las proximidades del Riachuelo, los paraguayos abrieron fuego de cañón, fusilería y cohetes a la Congreve⁸³. Las limitaciones de maniobra de la escuadra brasileña –por encontrarse en un canal estrecho– y la posición adoptada por su homóloga paraguaya –estática, cerca de la costa y bajo la protección de la batería terrestre– dieron a la batalla un patrón propio de tiempos pasados que habría agradado a Douglas, quien sostuvo en 1858 que «la ciencia militar moderna renuncia a la práctica de luchar en orden paralelo, línea contra línea, multitud contra multitud»⁸⁴.

(79) *Ibidem*, pp. 30-31.

(80) AJBGA, EZ, Santiago Giudice, carpeta 137. Reproducido en BREZZO, p. 196.

(81) *Ibidem*, informe de Antonio Valentino, carpeta 137. Reproducido en BREZZO, *ib.*

(82) HOONHOLTZ, pp. 31-32.

(83) *Ibidem*, p. 32.

(84) DOUGLAS, Howard: *On naval warfare with steam*, Londres, 1858, p. 88.

La *Jequitinhonha*, líder de la división de Gomensoro y de la vanguardia y donde este izaba su insignia, al advertir el fuego enemigo viró a babor, hacia la costa correntina, con la intención de seguir aguas arriba para posicionarse mejor frente a la batería paraguaya. La *Parnahyba* y los demás buques, tal como se esperaba, imitaron la maniobra⁸⁵. La única excepción la constituyó la *Belmonte*, que a la cabeza de la columna, al no percatarse de esa maniobra, continuó río abajo –dentro del canal no podía hacer otra cosa– y, por lo tanto, soportó en solitario el fuego de Briguez y Meza. En la estrechez del canal, la *Jequitinhonha* encalló justo enfrente de donde se encontraba Centurión. Allí fue blanco de los fusiles de la infantería paraguaya, apostada sobre la barranca. Pero, advirtiendo el poco daño que las balas de fusil producían a la nave, Centurión indicó al sargento mayor Julián Godoy la conveniencia de traer a esa posición al menos dos piezas de artillería; así se hostilizaría con más eficacia a la *Jequitinhonha*, que no cesaba de hacer fuego sobre las tropas terrestres paraguayas. Godoy mandó traer al punto esos dos cañones, cuyos disparos casi a boca de jarro dejaron acribillado el costado de la *Jequitinhonha* que daba a la barranca⁸⁶.

Las maniobras de la *Jequitinhonha* y la *Parnahyba*, evidentemente, causaron confusión en la línea imperial. El comandante de la *Ypiranga* describe que también la *Iguatemy* viró a babor a la altura de Riachuelo, lo que lo obligó a hacer lo mismo; y que, navegando ya aguas arriba, también se encontró con la *Beberibe*, que iba aguas abajo, o sea, en dirección contraria a su rumbo –ya había virado–, pasando entre la tierra correntina y la *Ypiranga*, todo ello bajo el fuego de la escuadra paraguaya y de la batería terrestre. Respecto de la situación descrita, los manuales de la época preveían, por ejemplo, que

«se evitará cuando sea posible, y cualquiera que sea la Orden en que navegue la escuadra, que unos buques se pongan de rumbo encontrado a otros; siendo toda la responsabilidad de las averías que puedan resultar de cortar la proa del Capitán que ejecuta esta maniobra; pues solo será permitido ejecutarla en el caso de empeño inmediato sobre tierra o sobre peligros, o por otro accidente fortuito»⁸⁷.

Las naves que iban al final de la línea, entre ellas la *Araguary*, quedaron bajo el fuego de la artillería y la fusilería paraguayas, neutralizándose el alcance de sus propios cañones al quedar trabados en combate a tan corta distancia⁸⁸.

Mientras tanto, la *Belmonte*, como consecuencia de un disparo que, proveniente de una pieza ubicada en una chata, le provocó un rumbo, comenzó a hacer agua. Para evitar que se hundiera fue varada sobre un banco junto a la

(85) LOBO, Miguel: *Señales para el régimen de las escuadras y táctica para buques de hélice II*, Madrid, 1862, pp. 18-19.

(86) CENTURIÓN, p. 210.

(87) LOBO, p. 15.

(88) HOONHOLTZ, pp. 33-35.

isla Cabral, al sur de la de la Palomera. Cuando tocó fondo, el agua sobrepasaba dos pies el suelo de la cubierta⁸⁹. Esto ocurrió alrededor de las diez de la mañana. Von Hoonholtz destacó que la escuadra brasileña habría corrido mucha peor suerte si los tiros de la batería terrestre hubieran sido más eficaces. Efectivamente, muchos de ellos pasaban por arriba de las naves brasileñas, para ir a impactar en la isla de la Palomera, probablemente porque la altura de los barrancos impedía a la batería hacer puntería hacia abajo eficazmente, más allá de cierto ángulo negativo. Por el contrario, las balas imperiales producían rumbos en los buques paraguayos, y la metralla diezmaba en cubierta a los infantes. Hasta los árboles, que habían servido de enmascaramiento para la artillería sobre la barranca, al ser dañados por los proyectiles brasileños despedían con violencia trozos que arrasaban con las tropas allí ubicadas⁹⁰.

Tras dos horas de recio cañoneo, desde la *Amazonas*, descendiendo río abajo entre la línea brasileña y la paraguaya, el vicealmirante Barroso ordenó megáfono en mano que lo siguieran. La *Ypiranga* no pudo cumplir inmediatamente dicha orden, porque la estrechez del canal le dificultaba la maniobra para evitar quedar varada. Finalmente pudo seguir a la *Iguatemy* y atribuirse el hundimiento de una chata a la altura de Santa Catalina⁹¹. Von Hoonholtz, desde el final de la línea, vio a la escuadra seguir a la *Amazonas* y cruzar el paso de Santa Catalina aguas abajo, donde toda la escuadra (seis buques) se reagrupó, a excepción de la *Jequitinhonha* y la *Parnahyba* –que para su sorpresa no viraban⁹² y de la varada *Belmonte*.

Tres buques paraguayos se desprendieron de su posición bajo la barranca para entrar en el canal. Según Centurión fueron la *Tacuary*, la *Marqués de Olinda* y la *Salto Oriental*⁹³. Uno de ellos, que Von Hoonholtz identificó como la *Tacuary*, se aproximó para abordar a la *Araguary* mientras se dirigía a la posición en el sur, donde la escuadra imperial se reagrupó. La nave brasileña abrió fuego sobre la atacante, a la que arrancó la caja de la rueda de propulsión, y con metralla barrió de la cubierta al pelotón de infantes paraguayos que se preparaba para el abordaje. Rechazado el ataque, pudo seguir aguas abajo para unirse con el resto de la escuadra en la cancha de Lagraña. Reunidas allí –un lugar donde se podía girar–, la *Amazonas* se detuvo para dar vuelta, teniendo siempre izada la señal de atacar al enemigo. Volvieron aguas arriba *Amazonas*, *Beberibe*, *Iguatemy*, *Ypiranga*, *Mearim* y *Araguary*, para encontrarse que los tres vapores paraguayos ya señalados habían cercado y abordado a la *Parnahyba* y arriado su pabellón imperial, mientras que la *Jequitinhonha*, encallada en un banco, soportando el fuego paraguayo trataba

(89) SCHNEIDER, t. I, anexos, parte del 1.º teniente Joaquim Francisco de Abreu, comandante de la *Belmonte*, p. 128.

(90) HOONHOLTZ, pp. 36-37.

(91) SCHNEIDER, t. I, anexos, parte del 1.º teniente Álvaro Augusto de Carvalho, comandante de la *Ypiranga*, pp. 136-139.

(92) HOONHOLTZ, pp. 39-41.

(93) CENTURIÓN, p. 210.

en vano de zafarse de la varadura⁹⁴. Su práctico, el argentino oriundo de Santa Fe Andrés Motta, pereció heroicamente en su puesto durante la batalla⁹⁵.

El otro vapor separado del grueso de la escuadra imperial, la *Parnahyba*, tenía el timón roto⁹⁶. Se había dañado en algún momento de la batalla, entre la apertura del fuego de la batería de Bruguez y la escuadra paraguaya y el regreso de la escuadra brasileña río arriba (su comandante no precisa el momento en que se produjo dicha avería); y, mientras dificultosamente intentaba unirse al resto de la escuadra, fue atacada por la *Paraguarí*, a la que embistió y dañó⁹⁷.

Barroso indicó que cuatro de los vapores paraguayos buscaron atacar a la *Parnahyba*⁹⁸, cuyo comandante, como se citó, también refirió el ataque de la *Paraguarí*. Pero tanto Von Hoonholtz como Centurión solo mencionaron tres naves paraguayas: la *Parnahyba* se enfrentó con los vapores *Tacuary*, *Marqués de Olinda* y *Salto Oriental*, de lo que cabe deducir que el choque entre la *Parnahyba* y la *Paraguarí* fue anterior al intento de abordaje que se narrará en el párrafo siguiente.

La *Tacuary* se aproximó a la *Parnahyba* por su costado de babor, mientras que la *Salto Oriental* lo hizo por estribor, y la *Marqués de Olinda*, por la popa⁹⁹. El primero de los tres buques paraguayos consiguió atracarse al costado de la *Parnahyba*, pero solo pudieron saltar a bordo dos hombres que se encontraban sobre la tambora de la rueda. Los demás no pudieron seguir su ejemplo porque el casco de la *Tacuary*, a causa de la rueda, quedaba retirado. Así que, cuando los dos asaltantes vieron que ambos vapores no podían continuar unidos al no estar enganchados, encontraron prudente volver a su propio buque. Por su parte, la *Salto Oriental*, propulsada a hélice, consiguió aparejarse a la nave brasileña y, al correr por el costado de esta, una treintena de paraguayos del batallón 6 la abordaron. En el subsiguiente combate que se trabó entre los asaltantes y las tropas brasileñas que les opusieron resistencia, pertenecientes a las compañías 1.^a y 6.^a del 9.º *batalhão*, resultarían muertos el capitán de este, Pedro Affonso Ferreira (veterano del combate de Corrientes del 25 de mayo de 1865), y el guardiamarina Greenhalg¹⁰⁰. Los asaltantes consiguieron apoderarse de la parte de la *Parnahyba* comprendida entre el palo mayor y la popa, momento en el que arriaron la bandera imperial e izaron en su lugar la tricolor paraguaya.

La escuadra imperial se aproximó a la *Parnahyba* para liberarla del asedio. Al advertir la presencia de la escuadra enemiga, los vapores paraguayos se

(94) HOONHOLTZ, p. 43-45.

(95) AJBGA, EZ, Santiago Giudice, carpeta 137. Reproducidos en BREZZO, p. 196.

(96) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

(97) SCHNEIDER, t. 1, anexos, parte del capitán teniente Aurelio Garcindo Fernandes de Sá, comandante de la *Parnahyba*, pp. 122-125.

(98) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

(99) SCHNEIDER, t. 1, anexos, parte del capitán teniente Aurelio Garcindo Fernandes de Sá, comandante de la *Parnahyba*, pp. 122-125.

(100) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

alejaron de su presa, uniéndoseles un cuarto buque identificado como la *Pirabebé*. La *Amazonas*, que navegaba a la vanguardia, embistió al dañado *Jejuí*, al que hundió, para luego poner su atención en los atacantes de la *Parnahyba*: la *Salto Oriental*, a la que también embistió e hizo zozobrar, obligando a su tripulación a arrojar por la borda, y posteriormente el vapor *Marqués de Olinda* y la *Paraguari*¹⁰¹, que recibió tal golpe en costado y calderas que fue a encallar en la isla de la Palomera. Según Aurelio Garcindo Fernandes de Sá, comandante de la *Parnahyba*, fue esta la nave que había embestido a la *Paraguari*¹⁰². Von Hoonholtz, viendo por la amura de babor de la *Araguary* cómo la *Paraguari* se batía vigorosamente con la *Ypiranga*, se acercó para atrapar al enemigo pero, viéndose perdido, encalló la nave en un banco para imposibilitar su abordaje¹⁰³ –como puede apreciarse, no existen coincidencias sobre el momento y el artifice de la varadura de la *Paraguari*–. La *Marqués de Olinda* fue embestida en su tambor de rueda de estribor, hacia el lado de la proa, lo que provocó que la rueda y la maquinaria, así como buena parte del costado del buque, se rompiera, dejándola enteramente inhabilitada¹⁰⁴. A continuación, la *Amazonas* atacó a una de las chatas, que fue hundida de resultas del choque y de un tiro¹⁰⁵.

La *Ypiranga* recibió orden de dar cuenta de la *Paraguari*, que ya se encontraba varada. Mientras se dirigía hacia esta, abrió fuego contra la *Salto Oriental*, a la que vio con intenciones de fugarse. Los impactos de las balas le atravesaron el costado y rompieron sus calderas, lo que obligó a la tripulación a saltar por popa, arrojando las camisas rojas que vestían. Dando por inutilizada a la *Salto Oriental* –hecho logrado en diez minutos–, atacó a la *Paraguari* y le disparó dos tiros de metralla antes de que los fusileros paraguayos pudieran abrir fuego. Lo poco que quedaba de la guarnición saltó por la borda y huyó¹⁰⁶. Se envió entonces al 1.º teniente Joaquim Cândido dos Reis, primer oficial de la *Ypiranga*, a hacerse cargo del barco con treinta soldados y otro oficial, luego de lo cual la *Ypiranga* continuó abriendo fuego contra las baterías terrestres que atacaban a la varada *Jequitinhonha*¹⁰⁷.

Según Centurión, mientras tanto la *Amazonas* y otro buque imperial barrieron con metralla la cubierta de la *Parnahyba*, dando muerte a la mayoría de los paraguayos que se encontraban tratando de maniobrarla. Luego, la tripulación de la nave brasileña emergió de sus refugios bajo cubierta y ultimó a los paraguayos supervivientes, tras de lo cual arrió la bandera tricolor e izó

(101) CENTURIÓN, p. 211.

(102) SCHNEIDER, t. I, anexos, parte del capitán teniente Aurelio Garcindo Fernandes de Sá, comandante de la *Parnahyba*, pp. 122-125.

(103) HOONHOLTZ, pp. 45-46.

(104) ANA, PY-ANA-SH-448n1-1-204, proceso al brigadier Robles, testimonio de George Gibson, f. 348.

(105) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

(106) SCHNEIDER, t. I, anexos, parte del 1.º teniente Álvaro Augusto de Carvalho, comandante de la *Ypiranga*, pp. 136-139.

(107) *Ibidem*.

nuevamente el pabellón imperial¹⁰⁸ –versión que coincide con la de Schneider¹⁰⁹–. Otras fuentes brasileñas ofrecen un relato distinto. Ni Barroso, ni Fernandes de Sá o Von Hoonholtz hacen referencia a tal hecho, sino a la enconada defensa de la infantería imperial a bordo de la nave, que impidió su captura. La versión de Centurión es llamativa. En ocasión de narrar el combate del 25 de mayo de 1865 en Corrientes, ya aseveró que la escuadra imperial había hecho fuego sobre sus propias tropas, conducta que habría repetido ahora contra un buque propio, esta vez con el pretexto de ultimar a los paraguayos que ocupaban la cubierta de un navío imperial. De las restantes atacantes de la *Parnahyba*, la *Marqués de Olinda* tenía daños en su caldera, atravesada por las balas. Arrastrada por la corriente, fue a varar en un banco, donde quedó enterrada. La mayor parte de sus tripulantes murieron quemados, muchos de ellos como consecuencia de disparos. La *Salto Oriental*, con la caldera también rota, corrió igual suerte¹¹⁰.

Barroso ordenó que la *Iguatemy* fuera a ayudar a desencallar a la *Jequitinhonha*, tarea a la que se unió la *Ypiranga*. También dispuso que la *Amazonas* quedara al lado de la *Belmonte* y que la *Mearim*, que había auxiliado a la *Belmonte*¹¹¹, fuese a remolcar a la *Parnahyba*, que con el timón perdido no podía acudir por sí sola para la línea donde estaba la escuadra. Después de estas disposiciones, un mensajero de la *Jequitinhonha* informó al comandante brasileño que el jefe Gomensoro necesitaba una cañonera más, porque la *Ypiranga*, que había ido a intentar desencallar a la *Jequitinhonha*, también encalló, y la *Iguatemy* por sí sola nada podía hacer. Barroso envió a la *Mearim*¹¹². Todas estas acciones ocurrieron mientras se intercambiaba fuego con los paraguayos.

Alrededor de las cuatro de la tarde, los buques paraguayos supervivientes (*Tacuary*, *Ygurey*, *Yporá* y *Pirabebé*), ya sin las chatas y al mando de Remigio Cabral –el capitán Meza había sido gravemente herido– emprendieron la retirada aguas arriba, perseguidos por la *Beberibe*, a la que se unió la *Araguary*. Pero, como aquella tenía dañada la caldera, solo esta última continuó la persecución. Colocándose a tiro de cañón de la escuadra paraguaya, abrió fuego con su pieza de proa. El impacto produjo daños en la rueda de estribor de la *Tacuary* (según Von Hoonholtz) y en la chapa de sus calderas (según Thompson)¹¹³. Como quiera que fuese, tuvo que ser remolcada por la *Ygurey*, lo que dejó a retaguardia a la *Yporá*, que finalmente hubo de remolcar a su vez a la *Pirabebé*¹¹⁴.

A las cinco y media de la tarde, la *Araguary* estaba a la altura de los naranjales de la ciudad de Corrientes. En ese momento, su práctico señaló a Von

(108) CENTURIÓN, p. 211.

(109) SCHNEIDER, p. 173.

(110) CENTURIÓN, p. 211.

(111) SCHNEIDER, t. I, anexos, parte del 1.º teniente Elizario José Barbosa, comandante de la *Mearim*, p. 140; HOONHOLTZ, p. 81.

(112) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

(113) THOMPSON, p. 84.

(114) HOONHOLTZ, pp. 46-49.

Hoonholtz que en una hora sería de noche y se encontrarían en serios apuros para regresar, dado que estaban operando en un canal estrecho y poco profundo y, por lo tanto, peligroso. La *Beberibe*, como indicamos en el párrafo anterior, había quedado atrás. La *Araguary* ya no tenía contacto visual con la escuadra cuando recibió de aquella señal para que volviera río abajo, a fin de evitar los riesgos de la noche, e interrumpiese la persecución. Los restos de la escuadra paraguaya pudieron llegar de este modo a Humaitá sin ser molestados¹¹⁵.

Con la retirada de la escuadra paraguaya, los buques brasileños se abocaron a la captura de las chatas aún en servicio, cuyas tripulaciones, cuando las unidades enemigas se aproximaban a ellas, huían a nado hacia tierra. A la puesta del sol, el fuego de la artillería terrestre paraguaya, hasta entonces constante, empezó a disminuir, quizá por haberse quedado sin municiones¹¹⁶.

George Gibson narró que a las cuatro o las cinco de la tarde la bandera tricolor paraguaya flameaba todavía al tope del mástil de la *Marqués de Olinda*. A esa hora, un buque brasileño se aproximó y le disparó a quemarropa dos tiros de cañón y una cerrada descarga de mosquetería. Gibson preguntó a viva voz por qué se hacía fuego a un buque indefenso, a lo que se le respondió conminándolo a arriar su bandera e izar en su lugar la blanca. En pro de salvar las vidas de los supervivientes, el inglés procedió a cumplir lo ordenado, e izada que hubo sido la bandera blanca, el buque imperial se alejó¹¹⁷.

La pérdida de los vapores *Paraguarí*, *Marqués de Olinda*, *Salto Oriental* y *Jejuí* fue reconocida por el diario oficial paraguayo *El Semanario*, en su edición del 17 de junio de 1865. También se perdieron todas las chatas. Algunas zozobraron, y las restantes, abandonadas, fueron capturadas por los brasileños¹¹⁸. La *Amazonas*¹¹⁹ y la *Ypiranga*¹²⁰ se adjudicaron sendos hundimientos de chatas, y Von Hoonholtz se atribuyó la captura de cuatro con la *Araguary*¹²¹, a la que luego debe agregarse una quinta de la cual retiraron el cañón de 68 y sus municiones y pólvora (el fabricante de la pieza paraguaya era el mismo que el de las imperiales)¹²². El conteo, evidentemente, no es exacto, porque los paraguayos tenían seis chatas y no siete. Todos los vapores paraguayos supervivientes presentaban daños. La *Yporá* tenía roto el palo de trinquete cerca de su arranque, destruida toda la obra muerta de proa, y acribillada su cámara de cubierta, pero volvió por sus propios medios. Todos los

(115) *Ibíd.*, pp. 49-50.

(116) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

(117) ANA, PY-ANA-SH-448n1-1-204, proceso al brigadier Robles, testimonio de George Gibson, f. 348v.

(118) AJBGA, ZB, memorias de Pedro Gill, carpeta 137. Reproducidas en BREZZO, p. 143.

(119) SCHNEIDER, t. I, anexos, parte del capitán de fragata Theotonio Raymundo de Brito, comandante de la *Amazonas*, pp. 126-127.

(120) *Ibíd.*, parte del 1.º teniente Álvaro Augusto de Carvalho, comandante de la *Ypiranga*, pp. 136-139.

(121) HOONHOLTZ, p. 87.

(122) *Ibíd.*, p. 115.

vapores presentaban daños de bala en la chimenea y algunos agujeros en el casco, pero el único desperfecto serio fue una perforación en la caldera del *Ygurey*, causada por una bala de 68 que quedó depositada en los tubos; no obstante, fue reparada en tres o cuatro días. Todos los cañones de la escuadra paraguaya fueron desmontados; la mayor parte, por el fuego incesante que hicieron, y el resto, por las balas enemigas, aunque ninguno de los supervivientes presentó daños provocados por los cañones Whitworth¹²³. La escuadra perdió en la batalla el 50 por ciento de sus buques y el ciento por ciento de sus chatas.

El jefe de la escuadra paraguaya, capitán Pedro Meza, fue gravemente herido en el pecho por una bala de fusil durante la acción y falleció el 28 de junio. Tal circunstancia le ahorró la ignominia del fusilamiento puesto que, según refirió Godoy, el mariscal López, al ser informado del resultado de la batalla, manifestó: «Lo que deseo es que llegue Meza vivo para fusilar a ese hijo de una gran puta por la espalda»¹²⁴. También perdió la vida el comandante de la *Marqués de Olinda*, Ezequiel Robles. Gravemente herido en un brazo, pese a su amputación falleció el 14 de junio, mientras permanecía prisionero de los brasileños¹²⁵.

En cuanto a las pérdidas paraguayas de tripulantes y tropas del ejército, el mayor Julián Godoy, presente en la batería sobre la barranca, afirmó que las fuerzas de tierra sufrieron unas treinta bajas entre muertos y heridos, mientras que las tropas de Alvarenga no registraron pérdidas porque los proyectiles brasileños eran altos o bajos, aunque los altos hicieron destrozos en la caballada. Las tripulaciones de las chatas sufrieron fuertes pérdidas a manos de la infantería enemiga embarcada. Agregó Godoy que, caída la noche del 11 de junio, de las islas y del agua emergieron «como yacarés» unos doscientos paraguayos, supervivientes de la escuadra que acamparon con las tropas de tierra¹²⁶. Otros supervivientes se retiraron en improvisadas balsas por el lado chaqueño del Paraná, cruzando el río cerca del campamento del ejército¹²⁷.

Centurión no se expidió respecto de las bajas en esta batalla. Gregorio Benites, diplomático paraguayo contemporáneo a la guerra, formuló algunas especulaciones, pero no precisó las bajas¹²⁸. En los comentarios a la obra de Schneider se hace referencia a que, al final de la batalla, solo en el combés de la *Parnahyba* se hallaban los cadáveres de un oficial y de veintinueve soldados y marineros¹²⁹. Thompson únicamente se refirió a las bajas en los buques

(123) THOMPSON, p. 87.

(124) AJBGA, ZB, informes del sargento mayor Julián Godoy, carpeta 144. Reproducidos en BREZZO, p. 122. Similar impresión expresó Caballero (RODRÍGUEZ ALCALÁ, cap. IV).

(125) HOONHOLTZ, p. 107.

(126) AJBGA, ZB, informes del sargento mayor Julián Godoy, carpeta 144. Reproducidos en BREZZO, p. 122.

(127) ANA, PY-ANA-SH-448n1-1-204, proceso al brigadier Robles, testimonio de George Gibson, ff. 350ss.

(128) BENITES, p. 55.

(129) SCHNEIDER, p. 173, n. 3.

supervivientes, indicando que, en el que más pérdidas había registrado, las mismas ascendían a veintiocho muertos y heridos¹³⁰. George Masterman, boticario británico al servicio de Paraguay durante la guerra, afirmó que los paraguayos declararon haber sufrido 750 bajas, pero él sostuvo que las mismas eran el doble, coincidiendo con Thompson en el fallecimiento de dos maquinistas ingleses¹³¹. Puede apreciarse que no existen datos sólidos que permitan estimar un número de bajas paraguayas, pero evidentemente debieron de ser sustanciales, considerando la ferocidad del combate y las pérdidas y daños materiales sufridos por la escuadra.

Del lado brasileño, en los días siguientes a la batalla se hicieron intentos de rescatar a la *Jequitinhonha*, bajo el fuego de la batería de Bruguez, pero las tentativas resultaron vanas y la corbeta fue finalmente abandonada¹³². Los paraguayos contaron en dicha nave más de doscientos impactos de bala –y el recuento fue parcial, restringido a una superficie de dos brasas cuadradas– y, según Thompson, extrajeron del buque imperial seis cañones (dos de 68 y cuatro de 32) y dos obuses de cinco pulgadas, además de otros elementos como libros, ropa, sables, relojes e instrumentos¹³³.

Concluida la batalla y las acciones subsiguientes, las naves imperiales presentaban distintos daños. La *Araguary* tenía más de treinta impactos de bala de cañón en diversas partes de su estructura, e incontables impactos de bala de fusil¹³⁴; la *Amazonas*, al menos cinco perforaciones producidas por la artillería paraguaya, sin mencionar los innumerables impactos producidos por metralla y fusilería¹³⁵. La *Belmonte* sufrió veintidós rumbos en el costado de babor y quince en el de estribor, todos por encima de la línea de flotación, y su comandante, al momento de hacer su parte, ignoraba cuántos había debajo de dicha línea, aunque, a juzgar por el agua ingresada, eran bastantes¹³⁶. Pese a ello, pudo ser salvada y reparada. A la *Beberibe*, el impacto de un proyectil de 68 le provocó un rumbo a estribor, así como otros daños menores¹³⁷. La *Iguatemy* registró tres perforaciones de seis pulgadas, provocadas por balas de artillería, en el costado de estribor. Una bala penetró tres pulgadas a babor, y la chimenea padeció impactos que le produjeron diversos agujeros¹³⁸. El casco de la *Ypiranga* recibió gran cantidad de disparos, pero apenas sufrió daños. Mostraba tres balas clavadas en el lado de babor, y dos

(130) THOMPSON, p. 86.

(131) MASTERMAN, George: *Siete años de aventuras en el Paraguay*, Buenos Aires, 1870, p. 97.

(132) HOONHOLTZ, pp. 84ss.

(133) THOMPSON, p. 88.

(134) HOONHOLTZ, p. 113.

(135) SCHNEIDER, t. I, anexos, pp. 126-127, parte del capitán de fragata Theotonio Raymundo de Brito, comandante de la *Amazonas*.

(136) *Ibíd.*, pp. 128-130, parte del 1.º teniente Joaquim Francisco de Abreu, comandante interino de la *Belmonte*.

(137) *Ibíd.*, pp. 130-131, parte del capitán teniente Bonifacio Joaquim de Sant'Anna, comandante de la *Beberibe*.

(138) *Ibíd.*, pp. 131-133, parte del 1.º teniente Justino José de Macedo Coimbra, comandante de la *Iguatemy*.

en el de estribor¹³⁹. La *Mearim* encajó nueve balas en el costado de babor y varias a estribor, todas de metralla, a excepción de un rumbo sobre la línea de flotación¹⁴⁰. De la *Parnahyba* se sabe que sufrió la rotura de su timón, pero en el parte de su comandante no se hizo referencia a otros daños, si bien estos sin duda existieron, debido al intenso fuego que soportó durante la acción.

El único buque imperial perdido fue, pues, la *Jequitinhonha*, incendiada días después por la tripulación de la *Araguary*, que hizo lo mismo con la *Paraguarí*, para impedir su uso por los paraguayos¹⁴¹.

Las bajas humanas brasileñas surgen del recuento que hizo Von Hoonholtz: en la *Amazonas*, 14 muertos y 21 heridos; en la *Jequitinhonha*, 18 muertos y 32 heridos; en la *Beberibe*, 7 muertos y 15 heridos; en la *Belmonte*, 9 muertos y 22 heridos; en la *Parnahyba* (fue la más castigada, al haber sufrido el abordaje), 33 muertos, 28 heridos y 14 desaparecidos; en la *Araguary*, 2 muertos y 5 heridos; en la *Mearim*, 2 muertos y 7 heridos; en la *Ypiranga*, 1 muerto y 5 heridos, y en la *Iguatemy*, 1 muerto y 6 heridos, lo que hace un total de 87 muertos, 141 heridos y 14 desaparecidos¹⁴².

Como se puede advertir, la más castigada fue la *Parnahyba*, al haber sufrido el abordaje.

Consecuencias. Conclusiones

Las fuentes paraguayas, haciéndose eco de ciertos rumores respecto de la supuesta falta de presencia de ánimo del vicealmirante Barroso, afirman que el verdadero líder en la *Amazonas* fue su práctico, Bernardino Guastavino. Así lo expresó Centurión¹⁴³, quien haciéndose eco de las manifestaciones de Thompson afirmó que

«los brasileiros celebraron esta batalla como una gran victoria, y el emperador honró a Barroso, jefe de la escuadra, con una cruz, haciéndolo “Barón das Amazonas”. En cualquier otro país hubiera sido sometido a un consejo de guerra, no solo por no tratar de cortar la retirada de los vapores paraguayos, sino por el rumor que corría a bordo de su mismo buque sobre su cobardía, donde se decía que perdió completamente la cabeza, y que el piloto correntino fue el verdadero jefe de la escuadra»¹⁴⁴.

No hay evidencias de que ello haya ocurrido efectivamente. Podría citarse a favor de la verosimilitud de los «rumores» la vacilante intervención de

(139) *Ibidem*, pp. 136-139, parte del 1.º teniente Álvaro Augusto de Carvalho, comandante de la *Ypiranga*.

(140) *Ibidem*, pp. 140-141, parte del 1.º teniente Elizario José Barbosa, comandante de la *Mearim*.

(141) HOONHOLTZ, p. 86.

(142) *Ibidem*, p. 117.

(143) CENTURIÓN, p. 213.

(144) THOMPSON, pp. 86-87.

Barroso en la acción del 25 de mayo de 1865 en la ciudad de Corrientes. Sin embargo, Paunero, jefe del desembarco, ponderó en su momento la actuación del vicealmirante¹⁴⁵. El práctico Guastavino dijo al parecer que Barroso carecía de iniciativa, que debió discutir con él enérgicamente, y que fue él mismo quien decidió las embestidas realizadas por la *Amazonas*. Pero esta es una versión de «oídas», basada en los rumores que circulaban entre los prácticos, referidas por otro práctico, Santiago Giudice, cuyo testimonio carece de todo valor ya que en la única ocasión en que vio a Guastavino no hablaron de la cuestión¹⁴⁶.

Von Hoonholtz evocó en sus memorias al vicealmirante Barroso como un jefe brusco y poco comunicativo que nunca le inspiró simpatía ni confianza. Recordaba haberlo visto en la *Amazonas*, erguido, impasible en medio de una lluvia de proyectiles, megáfono en mano, acicalándose su larga barba blanca¹⁴⁷. Tal imagen, más la claridad de las órdenes emitidas de enfrentar al enemigo, no sugieren una conducta pusilánime del jefe brasileño. Se le cuestionó haber lanzado al ataque a toda la escuadra por el canal principal, pero, tratándose de un juicio *ex post facto*, debe tomarse con reservas. ¿Qué jefe, en los apremiantes momentos de la batalla, habría tomado la decisión de dividir sus fuerzas, separándolas por el archipiélago en medio del Paraná, y perder así el control de una de las divisiones por las carencias de las comunicaciones en la época, cuando las divisiones brasileñas no hubieran tenido siquiera contacto visual entre sí? Podría decirse que la conducta de Barroso fue ortodoxa y poco inspirada, pero basta comparar su actuación con los principios tradicionales de la guerra para advertir que cumplió con casi todos ellos, excepto con los de sorpresa y economía de fuerza. Se fijó el objetivo de atacar al enemigo dondequiera que estuviese, utilizando para ello una acción ofensiva; maniobró para poder utilizar el superior poder de fuego de su fuerza; al ordenar el ataque de la totalidad de la escuadra bajo su mando, cumplió con la unidad de mando y el principio de masa, y tal como destacó Von Hoonholtz, su plan era simple en extremo. Podría achacársele el momentáneo desorden de la escuadra cuando quedó bajo el fuego conjunto de la batería costera y la escuadra paraguaya, desorden al que pudo haber contribuido el hecho de haberse quedado al final de la línea, cuando la táctica de la época recomendaba que el comandante ocupase el centro de esta¹⁴⁸, que era la posición tradicional en las escuadras¹⁴⁹. Barroso no dio en su parte explicaciones que justificasen tal conducta¹⁵⁰, pero los relatos brasileños son coincidentes en la importancia de la aparición de la *Amazonas*, con Barroso a bordo, ordenando que lo siguieran hacia el sur para reagrupar a su escuadra. Finalmente, la técnica de embestir a los navíos para-

(145) Memoria del Ministerio de Guerra y Marina de la República Argentina, 1866, anexo C, p. 4, parte de Wenceslao Paunero del 26 de mayo de 1865.

(146) AJBGA, ZB, Santiago Giudice, carpeta 137. Reproducido en BREZZO, p. 196.

(147) HOONHOLTZ, p. 37.

(148) LOBO, p. 12; DOUGLAS, p. 91.

(149) HUGHES, p. 33.

(150) OSORIO y OSORIO, parte del vicealmirante Francisco Manoel Barroso, pp. 75-76.

guayos más débiles con la fragata *Amazonas*, el mayor de los vapores presentes en la batalla, era acorde a las tácticas de la época¹⁵¹, aunque por diverso fundamento, dado que la embestida era utilizada por la momentánea superioridad de la coraza sobre la artillería.

Resulta más difícil interpretar la conducta del comandante paraguayo. Lamentablemente, su testimonio no ha quedado para la posteridad, dado que falleció como consecuencia de la herida sufrida en la acción. Sin embargo, existen algunos indicios que permiten deducir por qué el capitán Meza prosiguió cuando las condiciones planificadas para el ataque eran inalcanzables.

El presidente López era la cabeza de una república que de tal solo tenía el nombre. El sistema legal imperante en Paraguay, sumado a la concentración en manos del Estado –mejor dicho, en manos de quien manejase el Estado– de buena parte de la actividad económica del país, ya que tenía el monopolio del tabaco, la yerba mate, el té y la madera¹⁵² (los principales recursos de exportación), sin prensa independiente del poder¹⁵³, daba un poder absoluto a su gobernante. El cónsul francés en Paraguay en la época de la guerra de la Triple Alianza, Emile Laurent-Cochelet, refirió que López disponía de «un poder absoluto, sin control» y que se hacía «rendir honores acordados a las cabezas coronadas»¹⁵⁴.

El pensador suizo Antoine-Henri de Jomini describió dos métodos para la comunicación de órdenes en la milicia. El primero, al que denominó «de la antigua escuela», consistía en emitir minuciosas órdenes generales; el otro, en dar órdenes aisladas, como las que comunicaba Napoleón a sus mariscales, sin prescribir a cada uno sino aquello que precisamente le concerniese. Todo lo más les daba cierto conocimiento de los cuerpos destinados a cooperar por su derecha o izquierda, pero ocultando siempre la totalidad de su plan de operaciones¹⁵⁵. Aun con ciertas reservas, Jomini prefería este último sistema, que era el aplicado por el presidente paraguayo, concededor de la obra del militar suizo¹⁵⁶.

José Ignacio Garmendia, militar argentino veterano de la guerra de la Triple Alianza, se refirió a lo que llamó «el mal de la época»: el ímpetu irreflexivo y ardoroso que arrojaba «a la muerte por el amor propio exagerado y sin criterio de jefes que no comprendían que la batalla más espléndida es aquella que se gana sin derramamiento de sangre por parte del triunfador y sin arrostrar ningún peligro»¹⁵⁷. Esa línea de pensamiento también comprendía a

(151) HUGHES, pp. 49-51.

(152) FANO, Marco: *Il rombo del cannone liberale* I, Lulu.com, Italia, 2010, p. 7.

(153) CAPDEVILA, Luc: *Una guerra total: Paraguay 1864-1870*, SB, Buenos Aires-Asunción, 2010, p. 73.

(154) Carta del 4 de agosto de 1863. Transcripta ib., p. 284.

(155) JOMINI, Antoine-Henri: *Compendio del arte de la guerra o Nuevo cuadro analítico*, Madrid, 1840, segunda parte, pp. 150ss.

(156) PALERMO, Pablo: «La invasión de Corrientes de 1865 según la doctrina militar de la época. El plan y su ejecución», *Casus Belli*, núm. 3 (2022), Buenos Aires.

(157) GARMENDIA, José Ignacio: *Campaña de Corrientes y Río Grande*, Buenos Aires, 1904, p. 301.

los paraguayos, como refleja el testimonio del mayor Pedro Duarte, comandante de la división paraguaya aniquilada en la batalla de Yatay el 17 de agosto de 1865. La desventajosa posición de Duarte, superado además ampliamente en número por los aliados, aconsejaba rehuir el combate. Sin embargo, no lo hizo, con el resultado de que su división fue completamente destruida. Una vez capturado, el general oriental Venancio Flores le preguntó: «¿Y qué conciencia tiene Ud. que ha hecho sacrificar a tantas vidas inútilmente?», a lo que Duarte respondió: «V.^{ta} Excelencia no debe ignorar las exigencias que impone a un militar mi honor propio y el de mi patria»¹⁵⁸.

Respecto de la batalla de Riachuelo, Gregorio Benites expresó:

«Si el plan del combate naval se hubiese ejecutado en todos sus detalles según lo había concebido y formulado su autor, el resultado de la acción habría sido de probable éxito; pero desgraciadamente fracasó, debido a la poca previsión del mismo jefe superior que lo ha formulado, y ordenado su ejecución a un jefe inexperto.

En efecto, el general en jefe de un ejército no debe atenerse a la bondad técnica de sus planes militares; debe, además, prever los incidentes que puedan surgir en la ejecución de los planes mejor combinados.

Estos requisitos han faltado siempre a los planes militares del mariscal López. Los confeccionaba limitándose estrictamente al resultado previsto o calculado por él, en caso de ser ejecutados con regularidad, sin accidentes»¹⁵⁹.

Como destaca Centurión, mientras el comandante en el campo recibía las órdenes dadas por López, las cambiantes circunstancias del combate convertían tales órdenes en inconvenientes, inaplicables o innecesarias, o exigían nuevas disposiciones para poder llevarlas a ejecución con provecho y ventaja¹⁶⁰.

Cuando el presidente paraguayo, el 26 de mayo de 1865, ordenó al general Wenceslao Robles retroceder con su división, las circunstancias de las operaciones militares permitieron a Robles dudar de la conveniencia de la orden recibida, por lo que pidió su confirmación al mariscal López. Al recibir la comunicación de su subalterno, un exasperado López le respondió ásperamente el 1 de junio que «el tenor de las disposiciones del 26 no dejaba la libertad de postergar el cumplimiento de ellas (...) El retardo de su movimiento frustra otros planes que debía Vd. ejecutar en el trayecto que le estaba indicado, y sobre los cuales me proponía ordenar lo conveniente con la noticia de su movimiento»¹⁶¹. Puede apreciarse la contundente referencia a la imposibilidad de postergar el cumplimiento de la orden recibida, y la enigmática referencia a planes que no se precisan. Ante la contundente respuesta, Robles se retiró

(158) AJBGA, ZB, memorias y recuerdos de Pedro Duarte, carpeta 129. Reproducidos en BREZZO, p. 87.

(159) BENITES, p. 56.

(160) CENTURIÓN, p. 228.

(161) ANA, PY-ANA-SH-448, proceso al brigadier Robles, ff. 270-271v.

apresuradamente. ¿Acaso Meza se vio reflejado en esa situación –que es factible conociese– y no quiso estar en el mismo lugar que Robles?

De la breve compilación de antecedentes expuesta cabe deducir que el capitán Meza, probablemente desconociendo la finalidad del ataque que le encomendaron ejecutar (el plan estratégico de López), habiendo recibido la orden directa del incontestado líder político y militar del país, la interpretó en el sentido de atacar cualesquiera que fuesen las circunstancias. Guiado por el valor irreflexivo al que se hizo referencia, siguió adelante con el ataque ordenado, pese a que las circunstancias en función de las cuales se había diseñado el plan de tal ataque habían variado. Meza dio más importancia al concepto «ataque» en el día fijado que a su forma de ejecución y al momento de la jornada para llevarlo a cabo. Como se citó, el plan de Meza preveía dos opciones. Si la escuadra brasileña lo perseguía, la enfrentaría en Riachuelo (como efectivamente ocurrió), y si no lo hacía, la atacaría en la noche siguiente. Tal como se desarrolló la batalla, no cabe atribuir falta de inteligencia a Meza, quien logró improvisar un plan acorde a los medios de que disponía, plan que llevó a Von Hoonholtz a pensar que la escuadra imperial había caído en una emboscada cuidadosa y hábilmente preparada¹⁶². Es probable que Meza estuviese influenciado por el sentimiento de superioridad que tenían los paraguayos respecto de los brasileños, a los que llamaban despectivamente «macacos». Este sentimiento, alimentado por la reciente y deslucida defensa del Mato Grosso, y del que dan testimonio diversos autores y correspondencia de la época, se ve reflejado en la ya citada actitud de soberbia de las tropas paraguayas asignadas al abordaje, confiadas en que iban a matar «a todos» los brasileños. En el contexto descrito, el mayor y más patente error de Meza fue seguir río abajo tras las demoras sufridas, cuando un ataque de las características del planificado habría aconsejado demorar un día la acción, a condición, claro está, de que las circunstancias (estado del tiempo, posición del enemigo, disponibilidad de las propias fuerzas, etc.) no experimentasen variación alguna.

Ahora bien, Douglas afirmó que una flota de buques de vapor bien ejercitada y hábilmente comandada nunca debía limitarse a adoptar una actitud defensiva, puramente pasiva. La propulsión a vapor, por su misma naturaleza, demanda una actitud activa, tomar la iniciativa, y por ello debía ser utilizada pronta y vigorosamente en acciones ofensivas, ya que las victorias decisivas no se consiguen con resistencia pasiva¹⁶³. Barroso obró así al salir en persecución de la escuadra paraguaya, y Meza intentó sacar provecho de la separación de los vapores *Jequitinhonha* y *Parnahyba*, enviando a las naves *Tacuary*, *Marqués de Olinda* y *Salto Oriental* a atacar al último de ellos. Y Meza, aun habiendo adoptado un dispositivo netamente defensivo, lo modificó en cuanto se vio lo suficientemente fuerte para encarar un objetivo positivo¹⁶⁴. Tal como

(162) HOONHOLTZ, pp. 33-35.

(163) DOUGLAS, p. 116.

(164) CLAUSEWITZ, Carl von: *De la guerra* III, Círculo Militar, Buenos Aires, 1968, libro VII, cap. I, p. 14.

señaló Clausewitz, aun el más débil debe disponer de algo que le permita golpear a su adversario y amenazarle¹⁶⁵. Sin embargo, el fracaso del asalto a la *Parnahyba* condenó a la escuadra paraguaya a una irremediable derrota. A la luz del desarrollo de los acontecimientos, la misión asignada a dicha escuadra resultó exceder sus posibilidades. Probablemente el resultado de la acción hubiese sido diverso de haberse cumplido el plan original, pero ello no es más que un ejercicio de razonamiento contrafáctico.

El triunfo de la escuadra imperial retempló el ánimo de las fuerzas brasileñas que se estaban instruyendo en el gran campamento de Concordia, donde se reunió el grueso de los efectivos de las fuerzas terrestres de cada uno de los integrantes de la Triple Alianza¹⁶⁶, y fue reconocido como un importante hito en la evolución de la guerra por Bartolomé Mitre,¹⁶⁷ presidente argentino y comandante de las fuerzas de tierra aliadas, y Wenceslao Paunero¹⁶⁸, comandante del 1.º cuerpo del ejército argentino en campaña.

Pese a la victoria, la escuadra brasileña no adquirió inmediatamente el control del río Paraná, para negar sin solución de continuidad su uso a los paraguayos. El audaz ataque al fondeadero de Riachuelo demostró que la posición avanzada de bloqueo de la escuadra imperial en aguas de un territorio ocupado por el enemigo quedaba muy expuesta, ya que los paraguayos podían montar a voluntad baterías terrestres. Así pues, el vicealmirante Barroso replegó sus naves hasta situarse a la altura de la vanguardia de las tropas aliadas, donde la escuadra imperial permaneció varios meses inactiva. El 18 de junio llegaba a Rincón de Ceballos, donde estableció su fondeadero¹⁶⁹. Esto permitió que los buques paraguayos navegaran, sin ser molestados, entre Asunción (la capital paraguaya), Corrientes y Empedrado, dando apoyo logístico a las fuerzas de tierra ocupantes del territorio correntino. Asimismo posibilitó que, al evacuar el territorio argentino —como consecuencia de las sucesivas derrotas sufridas—, el ejército paraguayo se retirarse tranquilamente, llevando consigo incluso más de 100.000 cabezas de ganado¹⁷⁰. En palabras de Thompson, «durante ocho meses no se volvió a oír hablar de la escuadra brasileña»¹⁷¹, que recién volvió a avanzar en 1866 para apoyar el desembarco del ejército aliado en territorio paraguayo.

Por su parte, la fuerza naval paraguaya quedó reducida a funciones de transporte. No se aventuró más hacia el sur, ni volvió a disputar el control de

(165) CLAUSEWITZ: ob. cit. IV, libro VIII, cap. VIII, p. 189.

(166) DE MARCO, Miguel A. (ed.): *Corresponsales en acción. Crónicas de la guerra del Paraguay*. La Tribuna, 1865-1866, Librería Histórica, Buenos Aires, 2003, p. 60, crónica del corresponsal «Pepe», Concordia, 28 de junio de 1865.

(167) Archivo Mitre, Guerra del Paraguay, t. II, p. 214, carta de Bartolomé Mitre a Justo José de Urquiza del 1 de julio de 1865.

(168) Archivo Histórico del Museo Mitre, fondo Mitre, doc. 7230, carta de Wenceslao Paunero a Bartolomé Mitre del 20 de junio de 1865.

(169) HOONHOLTZ, p. 112.

(170) GRAU PAOLINI e IRICÍBAR, p. 413.

(171) THOMPSON, p. 88.

los ríos por el resto de la guerra. La función de hostilizar a la escuadra aliada en aguas correntinas quedó en manos de la artillería terrestre. Cuando fueron los aliados quienes se adentraron en territorio del Paraguay, la ausencia de una escuadra de combate paraguaya facilitó el apoyo naval brindado por la escuadra brasileña a las operaciones terrestres. Beverina, por su parte, concluyó que el limitado éxito de la batería terrestre paraguaya en Riachuelo demostró al mariscal López que la escuadra aliada podía intentar desembarcos –como el realizado en Corrientes el 25 de mayo de 1865, en el mismo territorio paraguayo–, al menos al sur de Humaitá, sin temor de ser eficazmente impedida por la artillería terrestre. Y así, el temor a que las líneas de comunicación de las fuerzas paraguayas lanzadas contra el territorio correntino quedaran comprometidas explica el vacilante accionar de la fuerte división invasora que operó sobre las adyacencias del río Paraná con posterioridad a la batalla de Riachuelo¹⁷². Si bien es cierto que la artillería terrestre paraguaya no pudo impedir la victoria imperial en Riachuelo ni, posteriormente, el cruce de los pasos en Mercedes o Cuevas, debe recordarse a la inversa que, así como era difícil que una batería de costa enmascarada dejase fuera de combate a un buque con corazas de hasta cuatro pulgadas, también lo era que la artillería naval pusiese fuera de combate a esa batería terrestre¹⁷³, lo que explica la prudencia en el posterior empleo de la escuadra imperial para forzar las posiciones paraguayas en Curupaity y Humaitá.

Pero la consecuencia más trascendente de la batalla fue que la desaparición de su escuadra como fuerza combatiente contribuyó al cerco estratégico del Paraguay, que desde entonces no podría recibir por vía marítima/fluvial, a través del río Paraná, ningún tipo de ayuda, ni comerciar por el resto de la guerra. Sus potenciales vías de abastecimiento quedaron reducidas a los recursos materiales de que dispusiese en su propio territorio, a los que pudiese obtener por una casi inaccesible vía terrestre, o a los que capturase al enemigo¹⁷⁴.

La pérdida de la lucha por el dominio del Paraná y el cerco estratégico que el Paraguay padeció en lo sucesivo, redujeron dramáticamente las posibilidades de su victoria final en la guerra, como quedó comprobado con las penurias del pueblo paraguayo durante el conflicto hasta el colapso en 1870.

Bibliografía

- BENITES, Gregorio: *Primeras batallas contra la Triple Alianza*, El Lector, Asunción, 2012.
 BEVERINA, Juan: *La Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, 1921.
 BREZZO, Liliana (ed.): *La guerra del Paraguay en primera persona. Testimonios inéditos. Fondo Estanislao Zeballos*, Tiempo de Historia, Asunción, 2015.

(172) BEVERINA, Juan: *La guerra del Paraguay II*, Buenos Aires, 1921, p. 284.

(173) ELETA, Fermín, en *Historia marítima argentina VII*, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1989, p. 426.

(174) En igual sentido, CARCANO, Ramón J.: *Guerra del Paraguay. Acción y reacción de la Triple Alianza I*, Domingo Viau y C.^{ia}, Buenos Aires, 1941, p. 213; DE MARCO, p. 30; BEVERINA, p. 283.

- CAPDEVILA, Luc: *Una guerra total: Paraguay 1864-1870*, SB, Buenos Aires-Asunción, 2010.
- CARCANO, Ramón J.: *Guerra del Paraguay. Acción y reacción de la Triple Alianza*, Domingo Viau y C.^{ía}, Buenos Aires, 1941.
- CASTRO OLIVEIRA FILHO, Sergio Willian: *O bloqueio à esquadra bloqueadora: as dificuldades logísticas da força naval brasileira às vésperas da batalha naval do Riachuelo*, 51-79.
- CENTURIÓN, Juan Crisóstomo: *Memorias o Reminiscencias históricas de la guerra del Paraguay*, Biblioteca Virtual del Paraguay.
- CLAUSEWITZ, Carl von: *De la guerra*, Círculo Militar, Buenos Aires, 1968.
- DE MARCO, Miguel Ángel: *La guerra del Paraguay*, Planeta, Buenos Aires, 1995.
- : (ed.): *Corresponsales en acción. Crónicas de la guerra del Paraguay*. La Tribuna, 1865-1866, Librería Histórica, Buenos Aires, 2003.
- DOUGLAS, Howard: *On naval warfare with steam*, Londres, 1858.
- FANO, Marco: *Il rombo del cannone liberale*, Lulu.com, Italia, 2010.
- GARMENDIA, José Ignacio: *Campaña de Corrientes y de Río Grande*, Buenos Aires, 1904.
- GRAU PAOLINI, Jaime E., y IRICÍBAR, Manuel A.: «La batalla naval del Riachuelo», *Boletín del Centro Naval*, núm. 822 (oct.-dic. 2008), Buenos Aires, 401-413.
- HOONHOLTZ, Antônio Luiz von: *Memórias do almirante barão de Teffé. A batalha naval do Riachuelo*, Livraria Garnier Irmãos, Río de Janeiro.
- HUGUES, Wayne P.: *Táctica de flota*, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires, 1988.
- JOMINI, Antoine-Henri: *Compendio del arte de la guerra o Nuevo cuadro analítico*, Madrid, 1840.
- LEUCHARS, Chris: *To the bitter end*, Greenwood Press, Connecticut (EE.UU.), 2002.
- LOBO, Miguel: *Señales para el régimen de las escuadras y táctica para buques de hélice*, Madrid, 1862.
- LOPES DA SILVA, Carlos André: *Armamentos e novas tecnologias empregadas pela Armada Imperial na guerra da Tríplice Aliança*, 227-238.
- MASTERMAN, George: *Siete años de aventuras en el Paraguay*, Buenos Aires, 1870.
- MOTA MENZES, Alfredo da: *A guerra é nossa*, Contexto, São Paulo, 2020.
- O'LEARY, Juan E.: *Nuestra epopeya*, Imprenta y Librería La Mundial, Asunción, 1909.
- OSORIO, Joaquim Luis, y OSORIO, Fernando Luis: *História do general Osorio*, Río de Janeiro, 1894.
- PALERMO, Pablo: «La invasión de Corrientes de 1865 según la doctrina militar de la época. El plan y su ejecución», *Casus Belli*, núm. 3 (2022), disponible en <https://fe.undef.edu.ar/publicaciones/ojs3/index.php/casusbelli/article/view/47>.
- RODRÍGUEZ ALCALÁ, Guido: *General Bernardino Caballero. Testimonio de un combatiente de la guerra del Chaco en Paraguay*, Ediciones LAVP (libro digital), Nueva York, 2019.
- SCHNEIDER, Ludwig: *A guerra da Tríplice Aliança contra o governo da República do Paraguay*, Río de Janeiro, 1876.
- THOMPSON, George: *Guerra del Paraguay*, Buenos Aires, 1910.
- VIGO, Jorge Ariel: *Fuego y maniobra. Breve historia del arte táctico*, Folgore Ediciones, Buenos Aires, 2005.
- VV.AA.: *Historia marítima argentina*, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1989.
- VV.AA.: *Memoria. XII Encuentro Internacional de Historia de la Guerra de la Triple Alianza, Corrientes, Argentina, 16-17-18-19 septiembre de 2021*, Moglia Ediciones, Corrientes, 2021.

DON GARCÍA DE TOLEDO: SEMBLANZA DE UN MARINO ESPAÑOL DEL RENACIMIENTO

Fernando SANTOS DE LA HERA
Técnico Superior de Archivos
del Cuerpo Facultativo de Archiveros del Estado.
Archivo Histórico de la Armada
Juan Sebastián de Elcano. Madrid, España
Recibido: 01/03/2023 Aceptado: 04/05/2023

Resumen

Estas pocas líneas tratan de arrojar luz sobre García de Toledo y Osorio, una figura imprescindible para comprender el devenir del Mediterráneo del siglo XVI. Perteneciente a una de las más poderosas e ilustres familias nobles castellanas, desde muy joven entró en contacto con el ámbito naval sirviendo a su padre, virrey de Nápoles. Pudo participar en los más destacados combates navales de su época, adquiriendo una experiencia que pondría al servicio de la Monarquía Hispánica hasta acceder a las más altas dignidades, siendo nombrado capitán general del Mar en 1564. Como virrey de Sicilia se ocupó de levantar el sitio de Malta. Posteriormente, asesoró a don Juan de Austria y a Felipe II en cuantos asuntos de alta política y estrategia fue requerido, hasta su fallecimiento en 1578.

Palabras clave: García de Toledo, capitán general del Mar, virrey, combate naval.

Abstract

These few lines try to shed light on García de Toledo y Osorio, an essential figure to understand the evolution of the Mediterranean in the 16th century. Belonging to one of the most powerful and illustrious Castilian noble families, from a very young age he came into contact with the naval field, serving his father, viceroy of Naples. He was able to participate in the most outstanding naval battles of his time, gaining experience that he would put at the service of the Hispanic Monarchy until reaching the highest dignities, being named General Captain of the Sea in 1564. As Viceroy of Sicily he was in charge of raising the siege from Malta. Subsequently, he advised Don Juan of Austria and Felipe II in as many matters of high politics and strategy as required, until his death in 1578.

Keywords: García de Toledo, General Captain of the Sea, viceroy, naval battle.

La centuria decimosexta española es pródiga en alumbrar hombres de Estado, militares y pensadores duchos en distintos ámbitos del conocimiento. Basta pensar en la escuela salmantina de derecho, en los teólogos que fueron el nervio de la Contrarreforma tridentina, o en el indubitado florecimiento de la literatura patria. Tampoco estaban reñidas, por entonces, las buenas artes en las letras y las armas, de lo que es genuina muestra el gran Miguel de Cervantes. Esta alianza de la pluma y la espada estuvo presente en el Renacimiento entre la alta nobleza española¹ –verbigracia, los duques de Osuna y la universidad urseaonense, con su célebre colegiata–, hasta que la primera terminara por vencer a la segunda², perdiéndose así en gran medida la función militar de esta élite. Sin embargo, los Álvarez de Toledo³, tanto en su rama principal, encarnada en los duques de Alba, como en la vertiente secundaria, iniciada por don Pedro de Toledo, virrey que fuera de Nápoles, decantaron esta ambivalencia, cultivando sus miembros tanto las letras como las armas⁴.

En este sentido, podría afirmarse sin incurrir en imprudencia que don García de Toledo y Osorio encarna el ideal de marino del Renacimiento, pues a su inopinada fama entre la milicia de su época se añadía un refinado gusto

(1) La predisposición «natural» de la nobleza para los cargos militares ya fue recogida en las *Partidas* alfonsíes (partida II, tít. IX, ley VI) y expuesta, entre otros numerosos autores, por DÁVILA OREJÓN, Francisco: *Excelencia del arte militar y varones ilustres*, 1683, ff. 94r-101r.

(2) MENÉNDEZ PIDAL, Faustino: *La nobleza en España: ideas, estructura, historia*, pp. 301ss.

(3) Pueden rastrearse los orígenes de esta notabilísima familia en la obra de SOSA, fray Jerónimo de: *Noticia de la gran casa de los marqueses de Villafranca y su parentesco con las mayores de Europa...*, Nápoles, 1676.

(4) Sobre la rutilante vida cultural de la corte virreinal de Nápoles, véase HERNANDO SÁNCHEZ, Carlos José: «*Parthénope* ¿tan lejos de su tierra? Garcilaso de la Vega y la poesía de

por la cultura, especialmente por la arquitectura y la poesía, contando entre sus amigos a afamados poetas italianos. Resulta por ello de justicia compendiar en un trabajo, por breve y limitado que sea, la singladura de este señero marino español, dado que en la bibliografía abundan referencias a menudo tangenciales y poco centradas en tamaño personaje y en sus escritos, que compendian el saber naval de toda una época. Como consecuencia de ello, su figura puede verse algo desdibujada y ensombrecida en favor de otros ilustres hombres de mar más atendidos por las autoridades historiográficas.

Su pertenencia a tan señero linaje le permitió situarse desde muy temprano en su vida –era apenas un adolescente de quince años cuando ya mandaba dos galeras propias– en primera línea, en una época de efervescencia febril en el Mediterráneo. En aquel siglo convergieron las fuerzas antagónicas de la Monarquía Hispánica y la Sublime Puerta, lo cual trastocó el débil equilibrio que componían otros actores, como la Serenísima República de Venecia y las regencias piráticas norteafricanas.

Su padre, don Pedro de Toledo, fomentó su carrera militar, donde terminaría por sobresalir por encima del primogénito. Erigiéndose en el continuador de la familia como dirigente político y alto cargo naval, ejercería una notabilísima influencia en la vida política y social, fundamentalmente de Nápoles. Este devenir no fue casual, sino que estuvo profundamente imbricado en la política expansiva desplegada por el linaje toledano, fundamentado en alianzas matrimoniales estratégicas con otras poderosas familias de Italia, así como en la inquebrantable adhesión entre las ramas principal y secundaria de los Toledo⁵. No dudaron en enlazarse por medio de sus vástagos y en prestarse apoyo ante los vaivenes del favor real, siempre inseguro en el complejo sistema de lucha de poderes en que se desenvolvía la vida palatina de la corte española.

Don Pedro de Toledo, segundogénito de Fadrique Álvarez de Toledo, segundo duque de Alba, fue criado en la corte como paje de Fernando el Católico. Instruido en las artes de la guerra, combatió desde su más cruda juventud junto a su padre. Casó con María Osorio y Pimentel, segunda marquesa de Villafranca, poderosa heredera castellana. Fruto de este matrimonio vieron la luz tres varones (Fadrique, García y Luis) y cuatro mujeres. Como consecuencia de sus habilidades guerreras y políticas, don Pedro accedió al trono virreinal napolitano en 1532. Muy pronto situó a sus dos primeros hijos en posiciones de preeminencia militar. El propio don García, que había venido al mundo

la corte en Nápoles», en *Garcilaso y su época: del amor y la guerra*, Madrid, 2003; o «Los Médicis y los Toledo: familia y lenguaje de poder en la Italia de Felipe II», en DI STEFANO, Guisepppe; FASANO GUARDINI, Elena, y MARTINENGO, Alessandro: *Italia non spagnola e monarchia spagnola tra '500 e '600. Politica, cultura e letteratura*, L'Officina dello Storico. Collana di studi di storia sull'età moderna e contemporanea, Dipartimento di Storia, Università di Pisa, 2009.

(5) HERNANDO SÁNCHEZ, C.J.: *Castilla y Nápoles en el siglo XVI. El virrey Pedro de Toledo: linaje, estado y cultura (1532-1553)*, Junta de Castilla y León, Consejería de Cultura y Turismo, Salamanca, 1994, pp. 9ss.

en Villafranca del Bierzo (reino de León) en 1514, con tan solo veintiún años fue nombrado general de las galeras de Nápoles, escuadra sostenida por este reino dentro de la estructura naval de la Corona Hispánica. Previamente había estado, con sus propias naves, bajo el mando del celeberrimo y longevo marino genovés Andrea Doria, quien servía por entonces al Rey Católico. No en vano, a decir del propio don García, se había «criado en la mar»⁶. Durante este periodo se familiarizó con la táctica naval, observando y aprendiendo de la toma de decisiones de los marinos de su época. De la misma forma, entró en contacto con los complejos mecanismos precisos para la puesta en marcha de las flotas reales, que implicaban una multiplicidad de factores e intereses, lo cual en multitud de ocasiones suponía un lastre para el correcto funcionamiento de las mismas. A lo largo de su carrera, don García aplicó su inteligencia para tratar de mejorar en lo posible todas estas cuestiones, realizando propuestas al monarca y asesorando a altos cargos militares.

Sin duda, los tiempos precisaban de marinos y guerreros avezados, dado que en el tablero del Mediterráneo se jugaba la supervivencia de la cristiandad frente a los poderes musulmanes. Cabe añadir que no se trataba en absoluto de un enfrentamiento maniqueo entre fuerzas substancialmente opuestas. Solo hay que recordar el colaboracionismo del cristianísimo rey francés con el Gran Turco⁷, el sacro pragmatismo de los venecianos, o la actitud a menudo timorata del papado. Todos estos miembros de la cristiandad recelaron siempre de un éxito demasiado rotundo por parte del Rey Católico y prefirieron mantener cierto equilibrio entre ambas potencias, aun a riesgo de favorecer, si preciso fuera, la victoria de los infieles.

Sin embargo, desde las postrimerías de la Reconquista, los reyes de Castilla –principalmente– y de Aragón tuvieron claro que el corolario⁸ imprescindible de la reunificación de la Península en manos cristianas pasaba por tomar el control de determinados puntos del norte de África⁹. Efectivamente, el desarrollo de los acontecimientos daría probadas muestras de que el mediodía de la Monarquía suponía un costado demasiado fácil de atravesar por las cimita-

(6) Archivo Histórico de la Armada (AHA), Juan Sebastián de Elcano 74, Ms. 0072/046.

(7) Era público y notorio que las flotas turcas buscaban cobijo en puertos franceses, fundamentalmente el de Tolón. Archivo General de Simancas (AGS), Estado, leg. 1377, 27, f. 1r.

(8) Como señalara Joseph PÉREZ en su conferencia impartida en el XVI Coloquio de Historia Canario-Americana (octubre de 2004), la propia Isabel la Católica situaba a África como vector *a fortiori* de expansión de Castilla («que no cese la conquista de África»). Sobre este interés de la reina en África, FERNÁNDEZ MÁRQUEZ, Manuel: *Isabel la Católica*, pp. 438ss., y ALONSO ACERO, Beatriz: *España y el norte de África en los siglos XVI y XVII*, pp. 67-98 y 326.

(9) Así, en 1497, el duque de Medina Sidonia tomó Melilla. Una vez finada la reina Isabel, vendrían Mazalquivir y Orán, con Cisneros; más tarde, Pedro Navarro se hizo con Bugía y sometió a vasallaje las regencias de Argel, Mostagán y Túnez. Tras la toma de Trípoli, esta racha expansiva se vio frenada y empañada por el célebre desastre de los Gelves. En esta isla sita en el litoral pereció don García de Toledo y Zúñiga, hermano de don Pedro de Toledo. Sobre estas cuestiones aún mantiene muy viva su vigencia la obra de FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón I y II*, Museo Naval, Madrid, 1974.

rras norteafricanas. Por cierto que uno de los puntos de mayor actividad pirática era el peñón de Vélez de la Gomera¹⁰, escenario de una de las acciones más célebres y exitosas de don García.

Especialmente desde la caída en manos berberiscas del citado peñón en 1529, las costas del sur y el levante español, así como las sicilianas y napolitanas, fueron castigadas con saña por la piratería. Consecuencia de esta actividad fueron la fortificación de poblaciones marítimas y puertos, o la creación de milicias defensivas¹¹. La piratería igualmente movió a Carlos V a establecer escuadras de galeras: en 1520, la de Cataluña, Valencia y Baleares; en 1529, la de guarda de las costas del reino de Granada; en 1532, la escuadra de galeras de España; y, por último, la escuadra de Nápoles en 1535. Todas ellas emulaban a la primigenia escuadra de galeras de Sicilia, establecida por Fernando el Católico a inicios del siglo XVI¹².

En 1535, don Pedro de Toledo consiguió para su hijo García el mandato de la escuadra de Nápoles. Ese mismo año este último tendría ocasión de comandar las siete galeras napolitanas con ocasión de la jornada de Túnez. La situación del Mediterráneo había continuado deteriorándose en los años previos. Hito importante en este deterioro fue la expulsión de los caballeros de San Juan de la isla de Rodas en 1522, tras haber resistido otros dos importantes sitios en 1444 y 1480. El Emperador decidió cederles el archipiélago maltés en 1530¹³¹⁴. La Religión sirvió de contrapeso en el Mediterráneo central al expansionismo otomano, encarnado en el renegado Hairedin Barbarroja, quien, como almirante turco¹⁵, había tomado Túnez en 1534¹⁶.

Carlos V decidió emplearse personalmente en la recuperación de Túnez, junto a los más granados de la nobleza y la milicia de la Monarquía. Los Toledo ofrecieron una representación nutrida, con el gran duque de Alba y su hermano Bernardino, así como el primogénito del virrey de Nápoles, don

(10) Sobre el papel fundamental de este enclave estratégico del norte de África, véase BRAVO NIETO, Antonio, y BELLVER GARRIDO, Juan Antonio (dirs.): *El Peñón de Vélez de la Gomera: historia, cultura y sociedad en la España norteafricana*, Papel de Aguas, España, 2008.

(11) MARTÍNEZ RUIZ, Enrique: «La defensa en las costas mediterráneas», en *XLI Jornadas de Historia Marítima: «La expulsión de los moriscos y la actividad de los corsarios norteafricanos»*. Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval, núm. 61 (2011).

(12) CEBALLOS-ESCALERA Y GILA, Alfonso: «Guerra y nobleza en la jornada de Túnez. Los capitanes del César», en *Túnez 1535. Halcones y halconeros en la diplomacia y la monarquía española*, Fundación Museo Naval, Madrid, 2010.

(13) BROSSARD, Maurice: *Historia marítima del mundo*, Edimat Libros, Madrid, 2000, p. 338.

(14) Sobre la interacción entre los caballeros de San Juan y la Monarquía Hispánica, véase SALVÁ, Jaime: *La Orden de Malta y las acciones navales españoles contra turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*, Instituto Histórico de Marina, Madrid, 1944.

(15) Don Pedro de Toledo avisó al Emperador de los preparativos de la flota enemiga en 1534. ALVAR EZQUERRA, Alfredo: «Los Mediterráneos de Carlos V y la empresa de Túnez», en *Túnez 1535*, pp. 197ss.

(16) Sobre los hermanos Barbarroja, véase BRADFORD, Ernle: *The Sultan's admiral. Barbarossa: pirate and empire-builder*, Tauris Parke Paperbacks, Londres, 2009.

Fadrique de Toledo, y, como se ha apuntado con anterioridad, don García ostentando el mando de las galeras napolitanas¹⁷. La flota imperial, compuesta por 82 galeras, cuarenta galeones y un gran galeón portugués, más veinticinco carabelas y otro importante número de naves como urcas, naos o bergantines, pudo aproximarse y garantizar el desembarco de tropas y artillería sin problemas¹⁸. Sin duda, la participación en esta gran expedición fue útil a don García para comprender el funcionamiento de una flota numerosa y heterogénea, que incluía el desembarco de tropas terrestres. Ello pese a que esta importante victoria no fue explotada en todas sus posibilidades, dado que los conflictos en Europa desviaron la atención y los recursos de la Monarquía. La respuesta de Barbarroja no se hizo esperar, y desde su base argelina acometió el saqueo de Mahón y otras poblaciones¹⁹, para navegar luego, en pleno invierno, a Constantinopla. Tamaña gesta no pudo menos de agradar al sultán²⁰.

Don García continuó ostentando el mando de las galeras de Nápoles, al tiempo que mantenía por su cuenta otras armadas puestas al servicio del rey. Su cercanía al poder puede observarse en encargos particulares como el traslado de paños para la emperatriz Isabel de Portugal, efectuado personalmente por el general de galeras²¹. Con esta calidad participó en actividades de corso y castigo contra las posiciones turcas en Grecia y el ámbito egeo. Formada la Liga Santa con el papado y Venecia en 1538, comandó las cinco galeras aportadas por el reino de Nápoles a la escuadra dirigida por Andrea Doria. Estaba formada esta por 134 galeras, 72 naos y otras muchas naves de porte menor. Se oponían a ella 85 galeras, treinta galeotas y un conjunto de fustas y bergantines turcos bajo el mando de Barbarroja. Rompieron hostilidades en Preveza, en el golfo de Corfú. Pese a la superioridad numérica cristiana, la disparidad de pareceres e intereses, la indecisión de Andrea Doria y el mal estado de algunas naves –fundamentalmente, las aportadas por la Santa Sede– favorecieron un resultado desastroso. Las embarcaciones, dispuestas por Doria en un espacio insuficiente, se trabaron unas con otras, lo que impidió una correcta maniobrabilidad. Por el contrario, Barbarroja, formando su escuadra en media luna, envolvió a la flota enemiga²². Las consecuencias de esta derrota para la moral cristiana fueron de largo alcance, y el mito de la invencibilidad otomana en la mar se asentó en el inconsciente colectivo²³.

Como el propio don García apuntaría más adelante, una baja moral de combate lleva a malograr ocasiones que debieran suponer victorias fáciles, sin que naves nuevas y bien pertrechadas puedan suplir esta insuficiencia de ánimo. Tampoco pasó la oportunidad de aprender de los errores propios y de

(17) Una relación exhaustiva de los miembros de la nobleza procedentes de los reinos y territorios de la Monarquía Hispánica puede hallarse en CEBALLOS-ESCALERA, pp. 139-149.

(18) *Ibidem*, p. 134.

(19) BRADFORD, p. 105

(20) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. I, p. 230.

(21) AGS, Estado, leg. 1368, 112, f. 1r, y leg. 1369, 116, f. 1r.

(22) FERNÁNDEZ DURO: *ob. cit.*, t. I, pp. 232ss.

(23) *Ibidem*, p. 241.

los aciertos del enemigo. Observó la inteligencia de la formación propuesta por Barbarroja y no la olvidó, al objeto de emplearla en la ocasión propicia²⁴.

La década de los cuarenta proporcionó a don García ocasiones para lucir su habilidad en el gobierno de las galeras napolitanas, participando en numerosas operaciones en el ámbito egeo y el norte de África. La flota reunida por Andrea Doria (unas cincuenta galeras y otras embarcaciones) se dirigió a Monastir y tomó esta plaza, donde situó una guarnición española; luego fue contra Susa y otras plazas tunecinas, que fueron cedidas al régulo aliado del Rey Católico²⁵. Ese mismo año de 1541, Carlos V decidió marchar sobre Argel, en un alarde que recordaba a la jornada de Túnez. Sin embargo, esta vez la ocasión no era tan propicia, por estar la estación demasiado avanzada. Tampoco era partidario de esta empresa el Santo Padre, por temor a un ataque turco, ni Andrea Doria y otros importantes cargos de la Monarquía como el marqués del Vasto, a la sazón gobernador de Milán²⁶. De nuevo bajo el mando de don García acudieron las velas napolitanas, en este caso en número de cinco²⁷. Como si los elementos hubieran querido aliarse con los musulmanes, se desató un temporal tan violento que, impidiendo el correcto desempeño de las operaciones, obligó a una retirada en condiciones desastrosas, hasta el punto de que hubo que echar al agua los caballos para hacer sitio a los hombres. Algunas naves se perdieron al chocar contra las rocas, y la flota se dispersó, si bien el Emperador pudo salvar la vida²⁸. La derrota animó a los enemigos de la Monarquía, y Francia y el Gran Turco cerraron una alianza. El escándalo mayúsculo que causó esta amistad contra natura no valió la pena, a la vista de los resultados: pese a juntar sus flotas, franceses y otomanos no pudieron ofender directamente a España; hubieron de contentarse con marchar contra Niza y capturar algún botín y prisioneros, que además serían liberados a la postre por don García cuando eran dirigidos a Constantinopla²⁹.

Durante estos años puede rastrearse la actividad de contra corso desplegada desde Nápoles a través de las referencias documentales, que, sin duda, reflejan solo una ínfima parte de lo que debió de ser una constante. Así, se hallan noticias del apresamiento de naves musulmanas por parte de don García en 1545³⁰. Ese mismo año persiguió con trece galeras, junto al capitán Antonio Doria, a Dragut. El pirata berberisco se dirigía a Córcega –tras abastecerse en Tolón–, pero los cristianos pudieron expulsarlo hasta «aguas muertas». Gómez Suárez de Figueroa, embajador de España en Génova y autor de

(24) FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín, y SAINZ DE BARANDA, Miguel: *Colección de documentos inéditos para la historia de España* III, Madrid, 1840, p. 15.

(25) FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., t. I, p. 251.

(26) *Ibídem*, p. 255.

(27) *Ibídem*, p. 256.

(28) *Ibídem*, pp. 257-260.

(29) *Ibídem*, pp. 265.

(30) Así lo asevera Andrea Doria en carta al príncipe Felipe de junio de 1545. AGS, Estado, leg. 1377, 27, f. 1r.

la carta dirigida al príncipe Felipe, refiere en la misiva cómo Bernardino de Mendoza, Juan Doria y Berenguer de Requesens juntaban galeras para avituallar La Goleta ante la anunciada venida del hijo de Barbarroja³¹. La circulación de don García por el Mediterráneo era constante, confiándosele el traslado de importantes personalidades³².

Resultó sobresaliente el papel de don García en la toma de la plaza de Mahdía o África, sita en un peñón que sobresale del litoral tunecino, al sureste de Monastir. Da cuenta de ello un «discurso» elevado a Carlos V en el que se consigna el desarrollo de la empresa, desde la partida de Nápoles del general con veintidós galeras la noche del 15 de julio de 1550. Tras reunirse con Juan Doria y sus dieciocho galeras, primero, y posteriormente con el virrey de Sicilia, logró desembarcar en primer lugar y sin mayores contratiempos. Establecida una cabeza de puente, el resto del ejército pudo afanarse en el sitio del enclave. Don García se hizo cargo tanto de las tropas de tierra como de la artillería³³.

Ante la resistente fábrica de las defensas que daban a tierra, don García y el ingeniero Andrónico de Spinosa maquinaron una batería flotante, juntando al efecto dos galeras desarboladas. Sobre una pasarela asegurada con clavazón y parapetada, situaron varias piezas de artillería que castigaron exitosamente el muro que daba al mar, consiguiendo así doblegar la obstinada resistencia de los defensores³⁴. La victoria sirvió para prestigiar un gobierno virreinal en entredicho por la revuelta de 1547, así como para dotar a don García de una imagen de comandante intrépido e invicto que, durante su entrada triunfal en Nápoles, fue aclamado con el epíteto de «García Africano» por su amigo el poeta Tansillo. La habilidad poliorcética de don García no solo se refería a su vertiente ofensiva, sino que se mostró experto en la inspección y preparación de fortificaciones³⁵. A partir de estos sucesos, don García se perfila como una figura de creciente relevancia en los asuntos napolitanos y como el heredero de don Pedro en los aspectos político y militar, frente a la «reclusión» en sus dominios españoles del primogénito, que carecía además de descendencia. Así ha de entenderse su enlace matrimonial con Vittoria Colonna, perteneciente a

(31) *Ibidem*, f. 1r-v.

(32) *Ibidem*, leg. 1380, 47, f. 1r, y leg. 1382, 20, f. 1r.

(33) *Ibidem*, leg. 1381, 41, ff. 1r-2r.

(34) SALAZAR, Pedro de: *Hystoria de la guerra y presa de África con la destruyción de la Villa de Monazer, y isla del Gozo, y pérdida de Tripol de Berbería con otras muy nueuas cosas*, Nápoles, 1552. ff. 68r y ss.

(35) HERNANDO SÁNCHEZ, Carlos José. «“No digo ingenieros sino hombres”: los Toledo y la política de fortificación en el siglo XVI», en CÁMARA MUÑOZ, Alicia, y VÁZQUEZ MANASSE-RO, Margarita A. (coords.): *Ser hechura de. Ingeniería, fidelidades y redes de poder en los siglos XVI y XVII*, Fundación Juanelo Turriano, 2019, pp. 37ss. Mucho después, en 1564, Felipe II le encargará la inspección de las costas levantinas españolas, a fin de determinar dónde debían edificarse torres defensivas. Don García fijó los siguientes puntos: cabo Martinete, próximo a Tarragona; Saló, donde debía levantarse una torre de gran tamaño; Punta Lena de los Alfaques, con otras dos en su puerto y a una distancia de cinco millas; y Santa Pola, tanto en la isla como en los aldeaños. AGS, Estado, leg. 1393, 112, f. 1r.

un linaje con una marcada tradición de apoyo a la Monarquía Católica³⁶. Junto a este matrimonio, los Toledo se vincularon, por vía femenina, a los Médicis y a los Spinelli, aumentando así su influencia en los asuntos italianos.

No obstante, desaparecido su padre y gran valedor en 1552, los problemas se acrecentaron para don García, heredero como era de la rivalidad de don Pedro y Andrea Doria. Los enemigos del linaje toledano comenzaron a mover piezas en contra de don García, como atestigua una carta dirigida por Antonio Doria al príncipe Felipe en que solicita le sea concedido el cargo que ostentaba aquel sobre las galeras napolitanas³⁷.

Negro sobre blanco: reflexiones sobre los peligros de la milicia naval

En este contexto hay que entender el elocuente discurso³⁸ sobre los inconvenientes anejos al desempeño del cargo de general de galeras. En el texto, García habla de lo ingrato, arriesgado y costoso que puede resultar para la honra, casa y fortuna de su titular. Se trata de un auténtico epítome de la problemática inherente al ejercicio de la mar en su época, cuando las circunstancias internacionales se complicaban y entraban en juego los complejos sistemas de administración y organización de flotas, asignación de objetivos, y exigencias ajenas a la pericia y criterio de los propios marinos. Asimismo, denota una lúcida apreciación de los síntomas de una decadencia próxima, aunque no inevitable.

Como él mismo alega, la navegación implica una lucha contra los cuatro elementos: el agua sobre la que se desplaza es el primer enemigo, seguida del fuego, que puede hacer presa de unas naves por entero de madera y con numerosa impedimenta inflamable; por su parte, el viento, siempre deseado en su justa medida, puede dar con la el buque en las rocas, lo que lleva a tierra, donde queda inerme el varado. A diferencia de los que campean en tierra firme, el que navega debe hacer frente a multitud de enemigos siempre acechantes. Nadie en el ejercicio de la mar es un aliado fiel.

Indica que, desde los tiempos de la jornada de Túnez –habían transcurrido veinticinco años–, no hay ni un capitán de los que sirven al rey que no haya perdido sus galeras o la vida en la mar³⁹. Él mismo es una excepción, pero esto

(36) Sobre la compleja interacción entre las fuerzas centrípetas de la Monarquía y los poderes locales del reino de Nápoles, de gran complejidad, véase DE GALASSO, Giuseppe: *En la periferia del imperio. La monarquía hispánica y el Reino de Nápoles*, Península, 2000.

(37) AGS, Estado, leg. 1382, 271.

(38) AHA, Juan Sebastián de Elcano 74, Ms. 0072/046, ff. 107-114. Puede hallarse una transcripción en FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., t. II, apéndice I.

(39) Advierte –para aquellos que pudieran recurrir a la inextinguible figura de Andrea Doria– que el genovés, quien armaba de ordinario quince galeras a su costa, a lo largo de su carrera perdió más de sesenta, siendo impensable poder recomponerse, como lo hizo, para cualquier otro marino que no contara con su ascendiente sobre los monarcas de Castilla, únicos capaces de respaldarlo y permitirle volver a la escena.

no ha de llevar a engaño, pues no se debe a su experiencia o pericia, sino –a su juicio– a la intervención divina, única que puede librar de los peligros de la mar.

Reflexiona don García acerca de la peligrosa dependencia de tener a su gente bien pagada en que se halla el comandante de galeras. Efectivamente, faltando el sueldo, las tropas abandonan el contingente, si no comenten todo tipo de tropelías y latrocinios allá por donde pasan, causando estragos y ganando enemigos a su general, que se ve desautorizado para poner orden. Otra grave consecuencia de recibir tarde los pagos por parte del rey es que a menudo los generales se ven abocados a comprar las vituallas en tiempos y lugares de carestía, lo que impedirá planificar adecuadamente el aprovisionamiento de las flotas. Tales cortapisas acaban por derivar en falta de elementos necesarios y en pérdidas económicas, cuando no menoscaban –lo que es peor– la operatividad y la capacidad de combate. La propia hacienda de los generales está frecuentemente en juego, dado que muchos adelantan de su propio erario⁴⁰ los montantes precisos, que no se ven siempre satisfechos ante las innumerables y acuciantes necesidades de los monarcas. Y no se le escapa a don García que estas situaciones, tan familiares a los soldados del Rey Católico, han venido sucediendo en épocas de bonanza y abundancia de recursos, con lo que puede imaginarse qué no sucederá cuando estos comienzan a escasear.

No pasaba desapercibida para don García la creciente falta de marineros. Así, en tiempos pretéritos, las galeras se servían de oficiales, cuando ahora debían emplear «remendones». Como causa de esta falta de gente de mar, de nuevo resalta los avatares anejos a este oficio: cautiverios, muertes en combate, naufragios... Este problema se hace extensible a las chusmas; antes el comandante de una galera contaba con chusmas experimentadas, cuya destreza alcanzando presas y zafando a los atacantes era muy superior a las de turcos y berberiscos, de lo que se obtenían riquezas y prestigio. En cambio, tras tanta derrota frente al Turco, se han perdido tan buenos remeros y en tal cantidad que frecuentemente por tal causa se malogran situaciones ventajosas. De nada sirve, a su entender, armar galeras nuevas y bien provistas si la marinería no es experimentada o, lo que es peor, está desmoralizada. De resultados de esta conjunción problemática, potenciales victorias devienen en derrotas, lo cual aumenta la falta de ánimo de la tropa, que teme cada vez más enfrentar al Turco en la mar.

A este tipo de dificultades había que añadir una de la que García era muy consciente: la honra. Efectivamente, mantener la honorabilidad del general y evitar poner la buena fama en entredicho obligaba a aceptar combates llevando todas las de perder. Las habladurías eran incontrolables y, como diría otro célebre marino español mucho después, más vale honra sin barco que barco sin honra. Esta españolísima máxima regía también en el Mediterráneo del

(40) BRAUDEL, Fernand: *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, Fondo de Cultura Económica, México, 2016, p. 736.

siglo XVI. Aparte de comprometerse en ocasiones de las que era imposible salir airoso, multitud de veces los generales se veían obligados a salir a la mar con mal tiempo o con la estación ya avanzada, por no consentir que se les tomara por «amigos de puerto». Tampoco suele repararse en los problemas anejos al mando de flotas numerosas. Las dificultades crecen de forma proporcional al tamaño de la escuadra, aconteciendo usualmente que resultaba imposible hallar puerto seguro para todas las naves, debiendo decidir entre guarecer solo una parte o arriesgarlo todo. De otro lado, los conflictos derivados del ejercicio del mando sobre una pléyade de oficiales, marinos y otros cargos hacen imposible contentar a todos y recabar la lealtad de tantos subordinados.

Como consecuencia de todo esto, era habitual que, tras un periodo más o menos breve, los generales renunciaran a su cargo, aun arriesgándose a caer en desgracia ante el rey por resultar malos vasallos⁴¹. Llega al punto de considerar que su mejor decisión fue abandonar el oficio de marino. No obstante tan pesimistas reflexiones, las intenciones de don García no eran tan claras al renunciar a su cargo. En realidad, buscaba liberarse de las obligaciones anejas a aquel para participar como coronel de infantería española en la guerra de Siena, campaña en la que esperaba engrandecer fama y hacienda. Corroborra esta tesis el hecho de que no se desvinculó, en absoluto, de la mar.

El mandato del gran duque de Alba en Nápoles, y su influencia en la corte, devolvieron a don García la influencia que había perdido tras la muerte de su padre y la designación de Pacheco⁴² en su lugar. Su mejorable desempeño en las guerras de Siena, en las que fue coronel de infantería española⁴³, tampoco ayudó. Ahora, los Toledo volvían al poder, al igual que los éxitos militares en las guerras de Italia.

Poco después, en 1558, García ascendió en el espectro político, como consecuencia de las remodelaciones político-administrativas efectuadas por Felipe II, y fue nombrado virrey de Cataluña. En su etapa catalana destacó la potenciación de las atarazanas de Barcelona, en las que se construyeron nuevas galeras⁴⁴ y otras embarcaciones para hacer frente a la actividad de

(41) De nuevo hace referencia a Andrea Doria, resaltando la posición privilegiada con que contaba, dada la gran fama de la que gozaba en España y la secular preferencia de los españoles por los extranjeros («podéis creer que hay diferencia de nacer en Génova o nacer en Valladolid»).

(42) Sobre el cardenal don Pedro Pacheco, véase SALVÁ, Miguel: *Colección de documentos inéditos para la historia de España XXIII*, Madrid, 1853, pp. 140ss.

(43) Existen algunas noticias hológrafas de la marcha de esta contienda en las que don García relata a Gómez Suárez de Figueroa los avatares de la misma. El 17 de marzo de 1503 escribía desde Monticello dando cuenta de los problemas para someter distintas plazas, así como inquiriendo sobre la conveniencia de degollar a los principales de los enemigos, condenando a galeras a los demás, de forma que se extendiera el pánico entre ellos. No obstante, tampoco se le escapa que, actuando con tanto rigor, ponía en riesgo la reputación del Rey Católico, por lo que pedía instrucciones al respecto. AGS, Estado, leg. 1383, 252, f. 1r-v; 1383, 198, f. 1r; 1383, 212, ff. 1r-2r.

(44) CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo: *Las armadas de Felipe II*, San Martín, Madrid, 1988, p. 102.

turcos y berberiscos en las costas. Los conflictos por cuestiones protocolarias y forales con las autoridades locales⁴⁵ no empañaron el gran desempeño de García, que luchó contra el bandolerismo, combatió la penetración de ideas protestantes a través de los Pirineos, y aplicó su experiencia en mejorar fortificaciones como la de Perpiñán⁴⁶.

Cúspide de una carrera azarosa: don García, capitán general del Mar

Tras una visita del monarca al Principado en 1564, García obtuvo el nombramiento más importante de su vida, que sancionaba toda una carrera naval al servicio de la Corona: fue designado como capitán general del Mar.

Este hito resulta de especial relevancia, dado que venía a substituir a su rival, Andrea Doria, que ostentó esta dignidad durante años. En su nombramiento⁴⁷, emitido el 10 de febrero de 1564, Felipe II, atendiendo a la calidad, valor y experiencia de García, lo designaba capitán general del mar Mediterráneo y el Adriático. Como tal, le correspondía el mando supremo de las galeras reales, armadas y por armar; de las sesenta del subsidio, y de cualesquier otros navíos de alto bordo, fustas, galeotas, bergantines... Contando con poder cumplido y bastante del monarca, todos los demás capitanes de galeras, oficiales, marinos u otros súbditos del Rey Católico le debían obediencia en el ejercicio de sus funciones. Las cauciones incluidas en el nombramiento abarcaban la explícita obligación de virreyes, lugartenientes, gobernadores generales y particulares de Castilla, Aragón, las Dos Sicilias, Milán y cualquier otro territorio de acatar sus mandamientos, cartas y autos, contando además con jurisdicción civil y criminal en su ámbito de actuación. Como bien sabía García, la colaboración de otras autoridades era tan crucial como difícil de conseguir en el complejo entramado que constituía la Monarquía Hispánica. Particularismos territoriales, rivalidades familiares, diferencias en cuestiones de fe y afán de engrandecimiento personal a menudo desplazaban la consecución de los objetivos comunes frente a enemigos tan poderosos como el Turco.

Otra cuestión fundamental en la que el rey procuraba asegurar la equidad era el correcto y justo aprovisionamiento de las escuadras, para lo que ordenaba a todos los naturales de sus señoríos proveer al capitán general respetando los precios justos de bastimentos, armas, municiones, jarcias y todo aquello que fuera preciso para garantizar la operatividad de las flotas. Igualmente, todos los oficiales regios debían proporcionar gente de buena boya que sirvie-

(45) «Gobernó el peincipado de Cathaluña con gran rectitud y severidad, como aquella tierra lo ha menester». COLLAZOS, Baltasar de: *Commentarios de la fundación y conquistas y toma del Peñón y de lo acaescido a los capitanes de Su Magestad desde el año 1562 hasta el de 64...*, Valencia, 1566, f. 8v.

(46) HERNANDO SÁNCHEZ: «“No digo ingenieros sino hombres”...», p. 38.

(47) AHA, Juan Sebastián de Elcano 10, Ms. 0012/007.

ra al remo con sueldo a cargo del monarca. Prescribía además la condena a galera para aquellos que no hubieran cometido delitos ejemplares, por la gran necesidad que había de galeotes en las distintas escuadras. Asimismo, disponía de la facultad de armar todo tipo de navíos y tropas a cargo del rey, y de secuestrar carabelas, naos, fustas y otras naves de particulares si las necesidades militares lo exigían.

Recibió don García unas instrucciones⁴⁸ para el desempeño de su cargo en las que el rey incidía en algunos puntos de interés. Como era habitual en la mentalidad de la época, se le encargaba en primer lugar vigilar la disciplina y moralidad de sus subordinados, castigando a los que cayeran en la blasfemia o el pecado nefando. Sin embargo, se le prevenía para que impartiera justicia sin caer en excesos ni agraviar a los encausados.

Como capitán general del Mar, una de sus funciones más importantes era asegurarse de proteger el litoral y las costas de los reinos y señoríos de la Corona⁴⁹, de forma que los súbditos no resultaran damnificados en sus posesiones y se lograra un tráfico marítimo libre y seguro. Para ello debía limpiar de corsarios el mar en verano y en invierno. Aunque contaba con una notable autonomía, era voluntad regia que don García consultara con el monarca el lugar de concentración de las flotas y sus movimientos, lo que da una muestra clara de la importancia concedida por el rey a los asuntos del Mediterráneo. Los capitanes generales, que recibirían sus propias instrucciones, debían obedecerlo y atender a sus requerimientos, dado que el monarca preveía que los fondos del subsidio no serían suficientes para sostener una flota que se presumía había de ser numerosa.

La experiencia aconsejaba que los capitanes contratados a sueldo del rey –es decir, los que no eran sus súbditos– aportaran tan solo la gente mar imprescindible para operar con las galeras. Las tropas necesarias se obtendrían de los contingentes ordinarios asentados en España e Italia. De esta forma, a juicio de Felipe II, con un solo gasto se podrían hacer dos efectos. En este sentido, aseguraba a su nuevo capitán general de la Mar, había escrito a los virreyes de Nápoles y Sicilia y a otras autoridades de Italia para que colaboraran con él. Este punto no era menor dado que, como se ha apuntado, existía un delicado equilibrio de poder entre grupos de interés y familias nobles, lo que dificultaba en alto grado la ejecución de las operaciones. De hecho, el propio don García tenía la instrucción de acudir en ayuda de las otras autoridades, entre las que debía procurarse que reinara un buen entendimiento genérico.

(48) *Ibidem*, Ms. 0012/008.

(49) La actividad corsaria en todas las costas mediterráneas de la Monarquía era una constante molesta y extremadamente dañina que afectaba gravemente al tráfico marítimo y a las poblaciones costeras. Como comandante en jefe de las flotas del rey, recibía avisos de todo el ámbito mediterráneo. Valga como ejemplo el dado por Luis de Barrientos el 2 de noviembre de 1564, en el que da cuenta de la abrumadora presencia de piratas en las costas de Calabria, y a cuyo juicio estos «hacen el amor con ciertas naves cargadas de trigo que están en Mesina». AGS, Estado, leg. 1393, 236, 238, f. 1r.

Llama la atención que el soberano prevenga a don García para que libere a los forzados una vez que hayan cumplido sus condenas, por necesarios que sean, dado que sería «un gran cargo de conciencia y ofensa» de Dios. Precisamente por ello deberá asegurarse de que las galeras estén siempre provistas de remeros. Los forzados debían cobrar el sueldo de los buenas boyas desde el mismo día del cumplimiento de su condena, y recibir una carta de servicios al llegar a tierra. Asimismo, debían ser bien tratados, proveyéndoles oportunamente de raciones y vestimenta, y prodigándoles cuidados si cayesen enfermos.

De igual forma, era función de don García impedir que la soldadesca dañara montes y sotos y tomara frutos en contra de los propietarios de aquellos. Debía tener especial cuidado con el comportamiento de las tropas en las tierras de los aliados, como el papa y Génova, así como vigilar que la animosidad de los soldados no derivara en problemas. Se aseguraría de que las tropas de los tercios fuesen tratadas de forma correcta. Otra cuestión fundamental: la obligación de la marinería y tropa de residir junto a las galeras cuando estas se hubieran juntado. Únicamente podrían ausentarse con licencia especial y por causas justificadas. No solo se trataba de evitar que las tropas desertaran, sino de dificultar el fraude en las pagas de aquellos. Por lo tanto, como capitán general del Mar debía tomar muestra y alarde de soldados, marineros y oficiales. Entre otros asuntos, las instrucciones regias regulaban el reparto de las presas de modo que se garantizara la parte del rey y se evitara que los capitanes se apropiaran de las tomadas por los soldados.

Felipe II estaba especialmente interesado en que don García cuidara del aprovisionamiento de La Goleta⁵⁰ y otras plazas de África, pues era el monarca muy consciente de su importancia en la estrategia desplegada para frenar los ataques del Turco y los berberiscos. Igualmente, era su obligación mantener una correspondencia fluida con los caballeros de San Juan, a quienes debía prestar la ayuda que fuera precisa. No tardaría mucho García en colaborar con ellos en distintas ocasiones de diverso cariz.

Un éxito incontestable: el peñón de Vélez de la Gomera

Ese mismo año de 1564 organizó la toma del peñón de Vélez de la Gomera. Como se ha apuntado previamente, el peñón fue conquistado por Pedro Navarro a principios de siglo, para ser luego ocupado por berberiscos y turcos. Según una descripción realizada en 1557⁵¹, los turcos mejoraron las construcciones españolas, de forma que el escarpado peñón presentaba dos torres prin-

(50) La amenaza constante sobre esta plaza en particular se evidencia en la recurrencia con que hubo de ser reforzada, con tropas de refresco y vituallas, ante el avance musulmán. Así, Felipe II se lamentaba de no poder llevar tropas extraordinarias en 1561, ante lo avanzado de la estación. AGS, Estado, leg. 1390, 120, f. 1r.

(51) AHA, Juan Sebastián de Elcano 10, Ms. 13, ff. 177 r-v.

cipales, al este de las cuales había una plaza en la que se emplazaba la artillería. Edificaron casas al poniente de las torres, con grandes ventanas y almenas para alojar tropas, municiones y bastimentos. En el punto más alto de la roca se hallaba un pequeño castillo almenado, rodeado por otros castilletes de tapial que hacían las veces de atalayas. Contaba asimismo con un portón de hierro accesible por un sinuoso sendero, tras el cual se erigía una segunda muralla con un puente levadizo. Por estas características se tenía por una plaza inexpugnable⁵². Desde allí los piratas berberiscos perpetraban correrías por el Estrecho y las costas andaluzas.

Con objeto de poner fin a estas actividades corsarias⁵³, Felipe II ordenó a don García aprestar lo necesario para conquistar el peñón⁵⁴. Se reunieron tropas y vituallas en Barcelona, Málaga y Cartagena, incluyendo piezas de artillería tomadas en la célebre victoria de San Quintín. Los aprestos contaron con aportaciones de Portugal, la orden de San Juan, Génova y el duque de Florencia⁵⁵. Por su parte, los reyes de Argel y Fez, enterados de los preparativos cristianos, reforzaron el peñón con tropas turcas y lo proveyeron de víveres y municiones.

La flota⁵⁶ resultante de todos estos preparativos estaba compuesta por 93 galeras. De ellas, catorce navegaban bajo el mando directo de García; doce lo hacían a las órdenes de Juan Andrea Doria; siete dirigían, cada uno, don Álvaro de Bazán y Marco Antonio Colona; ocho comandaba Francisco Barreto; cuatro Marco Centurión, y cinco pertenecían a los caballeros de San Juan. Aparte de estas galeras y de las citadas de Nápoles, Sicilia y Génova, se sumaron el mencionado galeón y las carabelas de Portugal, así como veinte bergantines, quince laúdes y otras muchas naves de menor entidad cuyas tripulaciones se vieron atraídas por la posibilidad de obtener réditos de la incursión.

El desarrollo de las operaciones fue descrito suficientemente por Baltasar de Collazos y tratado por autores como Fernández Duro y Cerezo Martínez, por lo que aquí solo se resaltarán algunos puntos considerados notables.

La escuadra arribó a tres leguas del peñón el 31 de agosto de 1564. García mandó dos galeras a reconocer la guarnición y tomar la montaña de Baba y

(52) El propio García de Toledo, al enviar nuevas a Felipe II, decía: «Dios ha servido de dar a Vuestra Majestad la victoria de la plaza del mundo más fuerte de sitio». AHA, Juan Sebastián de Elcano 218, Ms. 0376/0185.

(53) En 1563, Sancho de Leiva había fracasado en similar empresa. BRAVO NIETO y BELLVER GARRIDO: *El Peñón de Vélez de la Gomera*, pp. 107-113.

(54) Puede hallarse una relación de lo acontecido durante los preparativos y el desarrollo de las operaciones de la toma del peñón, en AHA, Juan Sebastián de Elcano 10, Ms. 13, ff. 200r-208v. Baltasar de COLLAZOS, partícipe en la jornada, publicó una obra en la que narra pormenorizadamente lo sucedido en esta empresa: «*Commentarios de la fundación y conquistas y toma del Peñón y de lo acaecido a los capitanes de Su Magestad desde el año 1562 hasta el de 64...*», Valencia, 1566.

(55) Portugal aportó un total de ocho galeras, un galeón y cuatro carabelas; con tres contribuyeron los caballeros de San Juan y Génova, y diez empeñó el duque de Florencia.

(56) Se incluían doce galeras recién construidas en Barcelona, una de las cuales, de fábrica especialmente hermosa, fue empleada por don García.

otras sierras que rodean la plaza, para evitar que lo hicieran los moros. Se construyeron fuertes para guarecerlas, y se situó en ellos la artillería, que estaría a cargo de Juan Andrea Doria. Ante la visión de tan numerosa flota, algunos defensores huyeron a las montañas con sus familias, mientras otros prendieron fuego a las galeras con que contaban, guardando el esquiife para huir si la ocasión lo brindaba. El castillo de Alcalá quedó desocupado, lo que facilitaba el avance de la flota y que la plaza quedara rodeada. El propio García organizó el desembarco, haciendo frente a los ataques moros. Se cavaron trincheras y pozos para obtener agua. A bordo de una pequeña fragata (por entonces nave de remo), rodeó el peñón en busca de su punto más débil, hasta hallar una caleta a propósito, más tarde reconocida como tal por don Álvaro de Bazán.

El 3 de septiembre, García mandó avanzar por el campo de Vélez, portando su propia mochila e impedimenta para dar ejemplo a la tropa. Vestía sombrero de paja y alpargatas para caminar bajo un sol de justicia que resultaba duro, especialmente para los tudescos. Se produjeron combates con escopeteros y ballesteros moros, aunque fueron puestos en fuga. Por un cristiano cautivo que había logrado escapar del peñón se supo que la guarnición de este ascendía a unos 150 turcos, provistos de unas veinte piezas de artillería (aunque ninguna gruesa) y abundante munición. Con la toma de la torre Marabute, situada en la sierra de Baba, quedó completamente rodeada la plaza, evitando así que pudiera recibir refuerzos desde Fez o Berbería. El peñón era batido desde todas las direcciones, respondiendo los defensores con sus piezas de artillería y una culebrina que iban moviendo en función de las necesidades. Por las noches trataban de reparar los desperfectos causados por los bombardeos. Sin embargo, cundiendo el desánimo entre ellos, parte de la guarnición turca hizo defección, de forma que de esta solo quedaron trece hombres. Consciente de esta circunstancia, don García ordenó a Juan Andrea Doria penetrar en la plaza con cuarenta hombres. El napolitano pudo hacerlo sin problemas, tras de lo cual tomó a los defensores como rehenes y se hizo con un cuantioso botín tanto de provisiones como de mercancías y material de guerra, incluyendo unas piezas de artillería con las armas de Castilla, probablemente de la época de Pedro Navarro.

El 6 de septiembre García hizo su entrada en el peñón. Ordenó que el capitán Diego Pérez quedase como alcaide de la plaza con trescientos soldados viejos y bisoños, cuarenta artilleros, algunas mujeres y cien canteros para reparar la fábrica de la fortaleza. Además, se instalaron más piezas de artillería y se avitualló a la plaza con abundantes provisiones venidas de Málaga en una urca. A poco, la guarnición debió rechazar un contraataque moro. Para asegurar la plaza frente a un territorio hostil, García mandó derribar las murallas de Vélez y proyectó junto a Bazán construir un fuerte en la boca del río Tetuán, aunque esta iniciativa no prosperó. En lugar de eso, Bazán se encargaría de cegar este río hundiendo barcos cargados de piedras y fragua. Trataban así ambos de evitar que los piratas emplearan esta vía fluvial para hacer correrías por el Estrecho, como venía sucediendo hasta ese momento. Los moros

volvieron a atacar el peñón, pues habían recibido refuerzos. Para repelerlos, las galeras apoyaron con su artillería, logrando así frustrar la intentona. Poco después, don García dio parlamento en su galera a los moros, a quienes dio las condiciones regias: podrían vivir en Vélez si entregaban a los cautivos y se reconocían como vasallos del Rey Católico, al que debían pagar un tributo anual. Los moros se retiraron a tratar con el monarca de Fez acerca de estas premisas.

Por fin pudo marchar García a España y disolver el contingente. Los soldados traídos de Italia fueron devueltos a sus cuarteles, no sin que antes se pusieran al borde del amotinamiento por falta de paga. Finalmente la sangre no llegó al río, pero el suceso es una muestra de lo arriesgado de depender de las remesas numerarias del rey, y de lo dificultoso que resultaba a los generales mantener el orden en la tropa cuando a esta no se le abonaba la soldada.

Pensamiento naval aplicado: la necesidad de unificar mandos en el Mediterráneo

La consecución de esta importante victoria, al tomar una de las plazas tenidas por más difícilmente expugnables del mundo, impulsó a García para conseguir su nombramiento como virrey de Sicilia. Ya había expuesto las ventajas de una decisión así en un escrito dirigido a Felipe II.

En dicha carta⁵⁷, escrita en mayo de 1564, don García se excusaba por solicitar tal dignidad para sí, asegurando que había explorado todos los caminos antes de llegar a esta conclusión. Simultanear el generalato del Mar con el gobierno de Cataluña producía efectos adversos, toda vez que le era imposible personarse en el Principado para atender adecuadamente sus funciones gubernativas y jurisdiccionales. Sin embargo, veía muy beneficioso que el capitán general del Mar ostentara el virreinato de Sicilia, a tenor del lamentable estado de las armadas de la Monarquía y del creciente poder exhibido por sus enemigos.

Una de las principales ventajas de unir ambos cargos era la abundancia de marineros de que gozaba la isla, en agudo contraste con la escasez cada vez más acuciante que se daba en España. Así, al estar seguro de poder rearmar sus galeras, el general podría despedir a buena parte de la marinería en invierno, de lo que resultaría un importante ahorro para el erario. Efectivamente, invernar en puertos españoles era más oneroso por la carestía de recursos, al igual que sucedía en Génova. Además, según un memorial presentado ante don García, entre los puertos hispanos tan solo El Puerto de Santa María presentaba unas características que permitían ahorrar en personal⁵⁸. Estos fondos podrían emplearse, según el gran marino, para ayudar a «levantar este enfermo», que no por otra cosa tenía a la marina de guerra de la Monarquía.

(57) AHA, Juan Sebastián de Elcano 15, Ms. 0021/080.

(58) *Ibidem*, Ms. 0021/083.

Se comprometía a edificar en Mesina unas atarazanas con las que construir las galeras precisas para la guarda del mar, incluyendo unas cuantas que debían quedar de reserva en tierra. Estas gestiones debían tomarle dos o tres años a lo sumo. Para don García era necesario centralizar los medios de provisión; junto a las atarazanas se crearían hornos para la elaboración de bizcochos, así como casas de munición y aposentos de maestranza de calafates para evitar pérdidas de tiempo en desplazamientos. De esta forma se aseguraría la existencia de tiendas de herraje, camisas, calzones y otros elementos de vestimenta, formando si fuera preciso a los esclavos para que cumplieran esta función.

Otro punto fundamental, desde su perspectiva, era unificar los mandos de tierra y mar, lo que mejoraría la eficiencia y optimizaría los recursos, de forma que no se dieran discrepancias entre unos mandos y otros. Como ejemplo citaba al Turco, que contaba con medios materiales y humanos abundantísimos con un mando único. Así, el almirante de la Sublime Puerta ostentaba el mando sobre casi toda Grecia, contando con los recursos sin importar su procedencia. Para él, si una armada en buen estado y orden precisaba de tantos medios, qué no necesitaría la española, que se encontraba falta de todo. Igualmente, Dragut se preocupó de conseguir del Turco el mando de Trípoli, para contar con los recursos aportados por su territorio. Lo mismo sucedía en Argel. De esta estrategia se derivaba un gran daño para la Monarquía Hispánica, cuya organización era sumamente fragmentaria, lo que dificultaba la disposición de recursos y el establecimiento de una estrategia común. De nuevo puede observarse el pragmatismo de don García, siempre abierto a emular a sus enemigos si encontraba alguna ventaja en ello. Finalizaba su discurso con una demostración de su cultura clásica y gusto por la historia –tan propio de un hombre del Renacimiento–, al afirmar: «Si se dijera que romanos nunca juntaron estos dos cargos, también se podrá decir que estos son otros tiempos y otras necesidades».

Todavía en 1564, en octubre, don García elevó su parecer⁵⁹ ante el llamado Consejo de Galeras sobre lo que debía procurarse para detener la pronta arremetida del Turco. En su escrito, como militar pragmático y honesto, comienza advirtiendo de que sus propuestas deben ser tomadas con las cautelas inherentes a unas circunstancias cambiantes y contingentes. Sin embargo, sí se atreve a enumerar –con sumo acierto, en vista del transcurso de los hechos– una serie de emplazamientos que debían ser reforzados por resultar más difícilmente defendibles. En primer lugar cita la isla de Malta, a cuyo gran maestre sugiere aperecibir a fin de que tome las medidas precisas para resistir un ataque. Entre otros objetivos potenciales de los otomanos particularmente vulnerables destaca La Goleta, sita en un golfo estrecho y con el enemigo dueño de la campaña que la rodea; también Menorca, que por su reducido tamaño, no contando Mahón con las fortificaciones adecuadas, podría sufrir un asedio con poca gente; y Orán y Mazalquivir, aunque reconoce no tener conocimiento bastante de las características de estas plazas ni de su estado. Se preocupaba de visitar

(59) *Ibíd.*, Ms. 0021/079.

en persona las fortalezas y astilleros, así como otros lugares importantes dentro de la estructura naval del Mediterráneo español, como Génova⁶⁰.

El sitio de Malta: la fortuna favorece a los pacientes

Como don García había pronosticado, las intenciones de la Sublime Puerta eran atacar Malta como paso previo a la invasión de Sicilia y la Italia continental. Se trataba de una respuesta a la toma del peñón de Vélez y a las acciones corsarias de los caballeros de la Orden de San Juan. Al igual que en lo referente a la toma de peñón, aquí solo se señalarán algunos aspectos de este importante acontecimiento militar del Mediterráneo moderno⁶¹. Los turcos aprestaron una flota compuesta por más de 130 galeras, ocho mahonas, once naos gruesas, veintiocho galeotas y otro número de embarcaciones de distinto porte. Al mando de tan nutrida escuadra de hallaba Pialí Baxá, almirante otomano. El contingente, dirigido por Mustafá, superaba los veintinueve mil hombres, entre los que sobresalían los jenízaros y espahíes, muy temidos de los cristianos. La armada, moviéndose con mayor celeridad de lo esperado, llegó al archipiélago maltés el 18 de mayo de 1565. Esta premura impidió al veterano maestro de San Juan, Jean Parisot de la Vallete, efectuar todos los preparativos necesarios para defenderse. Pecó el maestro de subestimar la capacidad militar turca, pese a que don García le había visitado y advertido al respecto, además de enviarle algún refuerzo y vituallas. No obstante, no fue posible evacuar hasta Sicilia a los no aptos para la lucha, como se había planeado. Sí se logró poner a salvo a la población en la ciudad de Malta⁶², introduciendo abundante ganado, agua y otros bastimentos⁶³, y cegando el foso que rodeaba la ciudad con dos galeras que se «afondaron».

La enconada resistencia presentada por los defensores, entre los que se destacaron los españoles, así como las desavenencias entre los mandos turcos⁶⁴, permitieron que se organizara el socorro de la isla. El encargado de hacerlo sería don García de Toledo⁶⁵, quien formó consejo para averiguar el

(60) FERNÁNDEZ DURO: ob. cit., t. II, p. 76.

(61) Puede encontrarse una relación de los hechos en AHA, Juan Sebastián de Elcano 10, Ms. 013, ff. 224ss.

(62) Así apremiaba fray Pedro de Mezquita a don García para que acudiera en socorro de «tantos niños, mujeres y viejos». AGS, Estado, leg. 1394, 254, f. 1r.

(63) Para Melchor de Robles Pereira, un ejército de socorro solo precisaría acarrear bizcochos, dado que los defensores, transcurridos casi dos meses desde que comenzara el asedio, aún contaban con abundante carne y vino. *Ibidem*, 253, f. 2v.

(64) Según se relata, Pialí era partidario de atacar en primer lugar el burgo y el castillo de San Miguel desde la montaña de San Salvador, aunque Mustafá prefirió ofender en primer término el fuerte de San Elmo. Además de ello, Dragut quiso marcharse sin participar de las acciones, al comprobar que estas se habían iniciado sin esperar a su llegada, contraviniendo las instrucciones del Sultán, sabedor de que el corsario era un gran conocedor de la isla.

(65) Felipe II ordenó a los distintos capitanes y generales contribuir en lo preciso para que don García contara con las mayores fuerzas posibles. Así se entiende la carta remitida a Alonso de la Cueva el 11 de junio de 1565 para que entregara al capitán general del Mar toda la infantería que este le solicitase. AGS, Estado, leg. 1394, 254, f. 1r.

parecer de sus subordinados⁶⁶. El tiempo empleado en escribir a Felipe II –que respondió apremiándole a defender Malta como si de Mesina o Palermo se tratara– y preparar las fuerzas de socorro fueron tomados por su enemigo como un síntoma de dejadez, impericia o cobardía. Sin embargo, se debe resaltar que don García perdió a su hijo Fadrique de Toledo durante el sitio, y que fue precisamente su saber esperar el momento adecuado lo que permitió que una escuadra menor –de apenas unas sesenta galeras en buenas condiciones– pudiera aproximarse y desembarcar las tropas. Efectivamente, hasta que los turcos se hubieron asentado en la isla y, confiados, desembarcaron la artillería de sus naves, las operaciones para levantar el cerco no pudieron llevarse a cabo. Además, el factor sorpresa contribuyó a la retirada desordenada de los ocupantes.

El éxito en la defensa de Malta vino a probar la eficacia de la política naval impulsada por don García desde que fuera virrey de Cataluña, apuntando a Sicilia como el nervio de la estructura de la marina hispánica. Continuó en el cargo de virrey de Sicilia unos años, en los que participó en diversas acciones militares y se ocupó de una magna reforma urbanística de Palermo⁶⁷. Sin embargo, su menguante salud le llevó a solicitar el relevo a Felipe II, que lo exoneró de sus cargos. En el de capitán general del Mar le substituyó don Juan de Austria⁶⁸.

Siempre fiel a su señor: la experiencia al servicio de la Monarquía

Pese a abandonar la mayor parte de sus cargos públicos, don García continuaba implicado en los avatares navales de la Monarquía, prestando su consejo tanto al monarca como a don Juan de Austria. En 1568 dio otra vez su parecer⁶⁹ sobre las acciones que podrían tomar los turcos, ocasión en que volvió a evidenciarse su siempre previsora visión a la hora de preparar las flotas y avituallar los lugares más susceptibles de ser atacados. Si el enemigo atacara

(66) La mayor parte de sus consejeros rechazaban tomar acción por considerarlo demasiado arriesgado. Ascanio Colonna pidió rehusar el combate naval, aduciendo que las naos poco podían contra las galeras turcas, según se había visto en Preveza, y que lo marineros estaban amedrentados por las derrotas sufridas ante los turcos. Don Álvaro de Bazán era partidario de mover sesenta galeras y desembarcar unos diez mil hombres rápidamente, algo que creía factible por estar las galeras turcas faltas de gente. Por su parte, a Sancho de Leyva, igualmente contrario a sostener un combate en la mar, le parecía poco factible un desembarco de tropas, y rechazaba asimismo realizarlo al amparo de la noche por ser «madre de todas las confusiones». Por último, Álvaro de Sande veía difícil hasta el extremo cualquier opción, dada la carencia de caballos y acémilas para las vituallas. Opinaba que era mejor organizar una expedición contra Túnez, para así obligar a los turcos a levantar el sitio de Malta. En caso contrario, creía necesario traer más tropas de Italia.

(67) Dotó de un nuevo trazado a la ciudad, uniendo el palacio virreinal y un puerto también renovado, reforzando, además, las murallas. Asimismo, renovó las fortificaciones de Malta y La Goleta. HERNANDO SÁNCHEZ: «“No digo ingenieros sino hombres”...», p. 38.

(68) CEREZO MARTÍNEZ, p. 210.

(69) AHA, Juan Sebastián de Elcano 456, Ms. 1280/014.

con una flota muy superior un punto de difícil socorro, lo mejor según él sería aprovechar la oportunidad para ofender en lo posible al Turco en su propio terreno. Y, si los números fuesen más equilibrados, era partidario de un enfrentamiento a mar abierto, faltando como faltaba «el nervio y la fuerza principal que es la infantería vieja, que está en Flandes». Por otro lado, en caso de que los turcos no juntaran una gran armada y se contentaran con hacer correrías por las costas cristianas, podría enviarse parte de las armadas del rey a hacer lo propio en territorio turco o marchar contra los corsarios, mientras el resto de la fuerza se ocupa en guardar las costas de Sicilia, Córcega, Cerdeña y los Estados Pontificios. Si los turcos decidieran romper hostilidades contra Venecia, don García era partidario de no emplearse a fondo en su defensa, dado que la Serenísima probablemente buscaría la paz por su cuenta a la menor oportunidad⁷⁰. La desconfianza de García tanto en las intenciones como en la capacidad de combate de los venecianos será una constante hasta el final de sus días.

En su posición de marino avezado y hombre de Estado con una dilatada experiencia en los asuntos mediterráneos, don García gozaba de un gran ascendiente sobre don Juan de Austria, con el que mantuvo una nutrida correspondencia⁷¹. El joven príncipe buscaba el asesoramiento del experimentado marino para hacer frente a sus obligaciones de capitán general del Mar. En particular, sobre los sucesos que llevarían a la batalla de Lepanto, don García se lamentaba de no poder acudir en persona, en razón de su quebrantada salud⁷². Previene a don Juan de Austria para que no forme toda la flota en un escuadrón, como sucediera en Preveza, sino en tres. Asimismo, le sugiere que ofrezca la vanguardia a los venecianos, pues no confía en ellos como segunda línea si la primera flaquease⁷³. Don Juan, de puño propio, pedía a don García que no dejara de escribirle y que acudiera en persona, si su salud se lo permitía⁷⁴. Tras la batalla de Lepanto, don Juan le remitió una carta que no se ha conservado⁷⁵. En su respuesta, don García aseguraba que se había obtenido una victoria crucial; gracias a ella recobró el ánimo perdido tras varios sucesos desafortunados, algo fundamental. Para él, este triunfo era una evidencia de que, si actuaban unidos frente al enemigo común, los cristianos podrían vencer a los turcos. Tenía la esperanza de que la Liga continuara, por cuanto bajo la dirección de don Juan se podría recuperar Jerusalén⁷⁶.

(70) Para García, los venecianos no combatirían por temor a que así quedará patente su indefensión: «Si bien [Venecia] tiene dineros, no tiene gente y caballería en quien emplearlos ...».

(71) Gran parte de este intercambio epistolar se puede encontrar en FERNÁNDEZ NAVARRETE, Martín; SALVÁ, Miguel, y SAINZ DE BARANDA, Pedro: *Colección de documentos inéditos para la historia de España* III, Madrid, 1843.

(72) *Ibidem*, p. 12.

(73) *Ibidem*, pp. 13 y 14.

(74) *Ibidem*, pp. 17 y 41.

(75) *Ibidem*, p. 5.

(76) *Ibidem*, pp. 30ss.

La opinión de García era tenida en altísima estima tanto por Felipe II como por muchos de sus más allegados consejeros. En la corte no se desdeñaba la perspectiva que proporcionaba el ilustre marino, tanto por su experiencia personal como por sus amplios conocimientos del pasado reciente y remoto. Así, en un escrito dirigido al rey en 1573⁷⁷, don García exponía la necesidad de aprestar una armada de 150 galeras, frente a las ochenta que de ordinario se armaban para luchar contra la piratería⁷⁸. A su juicio, este número era de todo punto insuficiente, habida cuenta de que el Turco nunca dejaba de hacerse presente. En su opinión, se podrían mantener hasta cincuenta galeras, desarmadas pero listas para entrar rápidamente en combate, cuyas tripulaciones y chusma podían servir en las restantes, resultando más fuertes para ofender y defenderse. Así se lograría ahorrar una parte significativa de los gastos, manteniendo al par una operatividad suficiente que desalentara las acciones de piratas y turcos. Los pueblos costeros de Sicilia y Nápoles no se opondrían a este sistema –bastaría concederles algunas exenciones para lograrlo–, y podrían beneficiarse de todos los movimientos económicos aparejados a las acciones de las flotas.

Llama la atención sobre la contención del gasto, aspecto en el que es imprescindible que los capitanes sean cuidadosos y no tan liberales con los recursos del rey. Se antojaba trascendental la función de los veedores y tomadores de cuentas. Igualmente, era preciso abonar las pagas con cuatro meses de adelanto, para poder aprovisionarse sin carestías. Asimismo, asegura que jamás se debía navegar en invierno⁷⁹, tanto para velar por la seguridad de la flota como por el ahorro que se derivaba de despedir a la gente en ese periodo, de forma que al tomar tierra puedan irse directamente, sin causar más gasto. Incluso las galeras de España debían invernar en Sicilia, donde las provisiones eran mucho más baratas.

Se opone a la creación de una milicia marítima. Aduce razones históricas muy interesantes: cree que era factible en tiempos más apacibles, en los que bastaban armadas de unas sesenta galeras; de otro modo, resulta un sistema económicamente insostenible, como han podido comprobar los venecianos, quienes tuvieron que buscar la paz con los turcos. Otra razón era que anteriormente se navegaba tan solo cuatro meses, mientras que en sus tiempos era necesario operar durante más tiempo y estar prevenido. Por último, lo ve como imposible debido a que las zonas costeras se hallaban por entonces sensiblemente menos pobladas que en tiempos pretéritos, como consecuencia precisamente de los avatares navales. Los impuestos y cargas a que los reinos habían de hacer frente desaconsejaban iniciar un proyecto tan costoso como el citado.

(77) AHA, Juan Sebastián de Elcano 224, Ms. 0387/0409.

(78) La cuestión no era menor dado que, según cálculos de la época, el gasto medio anual de una galera ascendía a casi dos millones y medio de maravedíes. AHA, Juan Sebastián de Elcano 15, Ms. 0021/084, ff. 313r-318r.

(79) En 1564, con motivo de la revuelta morisca de las Alpujarras, ya había expuesto su opinión respecto a acometer empresas en invierno: era un gasto absurdo que ponía en riesgo las acciones de primavera. BRAUDEL, pp. 376 y 377.

Como se puede comprobar, don García, en calidad de consejero de Estado, continuó implicado en los designios de la Monarquía Hispánica, sirviendo siempre con lealtad a su señor natural desde su retiro napolitano, hasta su fallecimiento en 1578 en la villa de Pozzuolli. Ello pese a la suerte dispar que sufrió a lo largo de su prolongada carrera, durante la que en algunas ocasiones cayó en desgracia.

Se trata, sin duda, de una figura de especial relevancia en el panorama naval español –y mundial– del Renacimiento. Sus reflexiones, producto de una cultura ubérrima y de una trayectoria personal inusualmente prolongada, desde la más incipiente juventud hasta una edad proveya, se pusieron al servicio de los intereses de sus soberanos. Denotan la consciencia de la importancia crucial del poder naval para el mantenimiento de la Monarquía –y aun para su misma supervivencia–, con una visión estratégica de largo alcance y una óptica integradora desde el punto de vista funcional. Así puede entenderse su afán por unificar mandos dentro de una estructura administrativa y militar sumamente fragmentada. Sus conocimientos de la milicia naval abarcaban desde los pormenores del gobierno de una galera a la creación, organización y sostenimiento de un conjunto de flotas que operaban en un ámbito realmente complejo, el microcosmos compuesto por el Mare Nostrum. Participó en importantes combates navales, de los que extrajo, gracias a su inteligencia, las claves para diferenciar las condiciones de victoria de los distintos lances, que extrapoló y adaptó a situaciones futuras. Precisamente para evitar la pérdida de este inconmensurable bagaje de conocimientos, procuró dar su parecer siempre que fue requerido.

En definitiva, puede comprobarse por su discurrir biográfico, por sus hechos y sus escritos –apenas enunciados aquí–, que se trata de una de las figuras militares más relevantes en el ámbito naval del siglo XVI. Como se dijo al principio, la historiografía no ha detenido la mirada lo suficiente en don García de Toledo y Osorio. Quizá con este trabajo –aunque solo sea para enmendarlo– otros profesionales de la historia más dotados se decidan a acometer un estudio en profundidad sobre él.

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:

Revista de Historia Naval

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

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

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

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

La REVISTA puede consultarse también en las siguientes direcciones:

INTERNET DE LA ARMADA (MAR DIGITAL)

Revista de Historia Naval

INTERNET DE PUBLICACIONES DEL MINISTERIO DE DEFENSA

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

LA HISTORIA MARÍTIMA EN EL MUNDO

Pedro PÉREZ-SEOANE GARAU
Capitán de navío director
de la Biblioteca Central de la Armada

LA HISTORIA VIVIDA

Un naufragio con mucha historia

Los vientos tempestuosos que llevaron a la corbeta *Fama*, en la que sería su última travesía, desde Cartagena a Cádiz en poco más de cuarenta horas a principios de 1820, no eran más que la réplica meteorológica de lo que acontecía en la convulsa España de comienzos del siglo XIX.

Efectivamente, corrían tiempos difíciles para la nación en aquellos años. El Sexenio Absolutista (1814-1820) del rey Fernando VII estuvo marcado por incesantes pronunciamientos militares, cuyo denominador común fue querer restaurar el régimen constitucional inaugurado por la Constitución de 1812, en plena guerra de la Independencia, y abolido tras el regreso a España de Fernando VII. El primero de ellos, a los pocos meses del retorno del «Deseado», protagonizado por Francisco Espoz y Mina, se produjo en Navarra, en septiembre de 1814, y fue rápidamente sofocado. Tan solo un año después, en septiembre de 1815, el pronunciamiento de Juan Díaz Porlier en La Coruña se saldó con su ahorcamiento. Igual suerte corrieron Vicente Richard (febrero 1815), el general Lacy en Barcelona (abril 1817) y el coronel Joaquín Vidal en Valencia (enero 1819), ajusticiados todos ellos junto a los cabecillas de los respectivos intentos de sublevación. Finalmente, el 1 de enero de 1820, el teniente coronel Rafael de Riego se sublevó en Las Cabezas de San Juan, esta



vez con éxito (con el apoyo de otros pronunciamientos locales, como el de O'Donnell en Ocaña), y se forzó al rey a jurar solemnemente la Constitución ante las Cortes el 9 de marzo de aquel año, dando así comienzo al conocido como Trienio Liberal (1820-1823).

Esta transición al nuevo régimen liberal no fue incruenta, ni mucho menos. Especialmente virulentos fueron los enfrentamientos entre realistas y liberales en Cádiz durante

el primer trimestre de 1820, enfrentamientos que culminaron, el 10 de marzo, en los graves choques con el ejército que se cobraron la vida de al menos sesenta gaditanos.

Uno de los protagonistas de esta historia fue el teniente general Cayetano Valdés y Flórez. Héroe de la batalla de Trafalgar al mando del *Neptuno*, por sus significadas ideas liberales cayó en desgracia al regreso de Fernando VII, y fue recluido en el castillo de Alicante en 1814. Con el advenimiento del régimen liberal, en marzo de 1820 se lo libera de su confinamiento¹ y es designado inmediatamente capitán general de Cádiz y gobernador de esa plaza. El carisma de Valdés, que se había acrisolado cuando en 1809 había ocupado ese mismo cargo de gobernador en Cádiz, fue clave para que se le considerara el hombre apropiado con vistas a apaciguar la tensa situación que se vivía y restaurar el orden. Para su traslado a la capital departamental se dispuso que la corbeta *Fama* lo recogiese en el puerto de Cartagena. La *Fama*, de veintiséis cañones², había sido construida en los astilleros Couran de Burdeos en 1817, y su primer –y único– comandante fue el capitán de fragata don Casimiro Vigodet y Garnica, quien tomó el mando del buque en la entrega de este a la Armada, en abril del año siguiente, en Ferrol.

Así pues, al anochecer del 31 de marzo de 1820, con el teniente general Valdés a bordo, la *Fama* («el buque más bonito de su tiempo», en palabras de Fernández Duro) dio velas en Cartagena para comenzar el que sería, tristemente, su último viaje. A las pocas horas de zarpar, un viento duro del sureste empujó a la corbeta a través del mar de Alborán y del Estrecho a gran veloci-

(1) Aunque sus principales biógrafos (incluidos el archivo histórico del Congreso de los Diputados y la entrada dedicada a su figura del *Diccionario biográfico español* de la Real Academia de la Historia) «lo mantienen» encarcelado en Alicante hasta 1820, creemos que más que una reclusión carcelaria se trató de un destierro. Lo cierto es que, durante esos seis años, no permaneció recluido. De hecho, en virtud de real orden de 21 de noviembre de 1817, por encargo del rey se le ordenó trasladarse a Cartagena «para la formación del reglamento de pertrechos para el armamento de los buques de guerra» (*Estado General de la Armada*, 1818)

(2) Veintiséis cañones según don Cesáreo Fernández Duro, y veinticuatro según otros autores.

dad (una media de unos 7,5 nudos), y pasado el mediodía del 2 de abril se encontraba ya tanto avante con Sancti Petri. A la entrada de la bahía de Cádiz, su dotación esperaba la llegada del práctico que debía conducir a la corbeta a través del canal de entrada, pero este no aparecía. La mar estaba casi llana en la bahía, pero la calima reinante dificultaba mucho la visibilidad de los puntos de referencia para la recalada. Pasadas las dos de la tarde, Vigodet, condicionado por las adversas condiciones meteorológicas –y quizá también por la importancia de su misión de hacer llegar al nuevo gobernador a su destino–, tomó la decisión de continuar su entrada en puerto sin esperar al práctico, que seguía sin dar señales de salir a su encuentro.

En la cubierta de la *Fama*, el propio Vigodet se situó sobre la carta con las marcaciones que iba tomando el piloto. La corbeta se encontraba en las proximidades del bajo de los Cochinos, que no era visible en esos momentos por ser casi la hora de la pleamar. Creyendo haber librado ya el bajo, el comandante mandó orzar, pero su error al calibrar la situación hizo que la *Fama* chocara contra los Cochinos y quedase varada alrededor de las tres de la tarde. Tras varios intentos fallidos de sacarla de las piedras (para lo que se llegó a arrojar parte de la artillería pesada por la borda), Vigodet mandó cargar todo el aparejo y comenzó a preparar la corbeta para sacar a toda la dotación. Para ello contaba con la ayuda de los botes y barcos de la escuadra que habían salido de Cádiz en su auxilio, alertados por los cañonazos de aviso de la *Fama*. A lo largo de la tarde desembarcó el propio Valdés y toda la dotación, excepto los oficiales y suboficiales, que lo hicieron al anochecer, tras la oración.

Valdés, al llegar al puerto de Cádiz, escribió al rey una breve carta en la que, dando parte de lo sucedido, se deshace en elogios acerca de la pericia y profesionalidad del comandante, el capitán de fragata Vigodet, y de sus oficiales, así como de la disciplina y perfecto estado de policía del buque, para terminar insistiendo en que la varada había sido fruto de la desgracia y «de ninguna manera debe servirle [al comandante] en perjuicio a su carrera y buen concepto».

Durante dos días, la dotación, con el auxilio de personal y botes de la escuadra, se dedicó a sacar del buque todos los pertrechos y la carga, hasta que, finalmente, el 4 de abril, destrozada por el fuerte oleaje, la *Fama* desapareció bajo las aguas sin haber tenido que lamentar la pérdida de ninguna vida.

Permítame el paciente lector detenerme en una consideración acerca de una de las circunstancias de este naufragio. Cabría preguntarse por la repentina urgencia de que Valdés llegara a Cádiz el 2 de abril, a la sazón domingo de Pascua. Buceando en las hemerotecas se puede encontrar una respuesta plausible a este interrogante: ese mismo día estaba prevista la entrada en Cádiz del sublevado Rafael de Riego. Como relató *Miscelánea de Comercio, Artes y Literatura*³, entre otras publicaciones periódicas, ese día por la tarde entró en la ciudad el «héroe» que había restaurado la Constitución de 1812, quien fue

(3) En su edición del 12 de abril de 1820. También en el periódico *El Constitucional: o sea, Crónica Científica, Literaria y Política* del 14 de abril del mismo año.

recibido por el pueblo gaditano entre vítores y vivas al rey Fernando VII. Esa misma noche se reunieron en el teatro de la ciudad Riego, Valdés y el general Ferraz, que fueron aclamados por la multitud. ¿Era posible, con las rudimentarias comunicaciones de aquella época, que Valdés supiese, a bordo de la *Fama*, que Riego iba a llegar a Cádiz esa tarde? De ser así, sería comprensible su especial interés por estar presente en aquella fiesta patriótica, y entendible sería también su posible influencia en la decisión del comandante de forzar la entrada en puerto del buque sin esperar al práctico.

Hecha esta digresión, volvamos al naufragio. A los pocos días se ordenó iniciar los trámites para investigar y juzgar la pérdida de la *Fama* en el correspondiente consejo de guerra de oficiales generales, de acuerdo con las Ordenanzas. Se designó como juez fiscal⁴ al capitán de fragata don José Morales de los Ríos y Luque, destinado en el departamento de Cádiz. Durante su instrucción tomó declaración a todos los testigos relevantes (bajo promesa con la mano derecha sobre la cruz de su espada), incluidos el propio Vigodet, el teniente general Valdés y el mayor general de la Escuadra de Ultramar, don José Primo de Rivera, quien había dirigido el rescate de la dotación y el salvamento del buque. Tras los trámites de ordenanza, Morales de los Ríos remitió sus conclusiones al auditor y al consejo de guerra de generales, presidido por el jefe de escuadra don Marcelo Spínola, para su votación y fallo. El 5 de agosto, el consejo de guerra decidió por unanimidad que el capitán de fragata don Casimiro Vigodet estaba exento de todo cargo por la pérdida de la corbeta *Fama*⁵. Vigodet continuó su brillante carrera y llegó a ser capitán general de la Armada en 1865.

Casualidades del destino hicieron que unos años más tarde, en enero de 1834, el que había sido juez fiscal de este consejo de guerra para juzgar el naufragio de la *Fama*, Morales de los Ríos y Luque, siendo ya brigadier de la Armada sufriera en sus propias carnes la desazón de naufragar en Santander con su barco, la fragata *Lealtad*, de cincuenta cañones. Tras varios días de lucha contra una fuerte tempestad, la *Lealtad* fue arrojada contra la costa al amanecer del 13 de enero, lance en el que pereció ahogado un marinero. Morales de los Ríos fue juzgado también en consejo de guerra e igualmente absuelto de todo cargo. Años más tarde ascendería a jefe de escuadra.

Para terminar, traemos aquí una interesante anécdota relacionada con el triste naufragio de la *Fama* en el bajo de los Cochinos. Como queda dicho, tras el naufragio se rescataron la mayor parte de los pertrechos y de la carga del buque. Entre lo rescatado se debía de encontrar un libro de enormes proporciones (pesa más de seis kilos): el *Reglamento General de Quanto*

(4) Su papel como juez fiscal se corresponde a lo que hoy en día sería el instructor de la causa.

(5) Toda la información sobre las vicisitudes del naufragio y del juicio posterior están contenidas en el legajo del consejo de guerra que se conserva en el Archivo General de la Marina, cuyo estudio pormenorizado podría ser objeto de otro artículo completo.

Abraza el Total Armamento de los Navíos, Fragatas y Corbetas de la Real Armada, de 1792. Ese libro ha llegado hasta nuestros días y se encuentra en el depósito de la Biblioteca Central de Marina. En su bonita cubierta de cuero lleva la siguiente inscripción: RECOBRADO DEL NAUFRAGIO PADECIDO EN 2 DE ABRIL DE 1820 POR EL CIUDADANO JUAN DOMINGO VILLEGAS, QUIEN LIBERAL LO DEDICA A EL EXMO. SEÑOR DON CAYETANO



VALDÉS. Es una incógnita cómo llegó este volumen a la biblioteca, y más sorprendente todavía es cómo pudo llegar a manos del «ciudadano Juan Domingo Villegas». Villegas no era marino ni se le conoce ninguna relación con la Armada ni con el teniente general Valdés; lo que sabemos de él es que era dueño de la prestigiosa imprenta gaditana Tormentaria allá por el año 1812, y un destacado liberal muy crítico con la monarquía absolutista. En 1820 ya no existía su imprenta, que tuvo que cerrar por las restricciones a la libertad de prensa durante la restauración absolutista. Fiel al estilo mordaz de Tormentaria, creemos que Villegas utiliza en su dedicatoria la palabra «liberal» con un doble sentido: como donación gratuita y a la vez para resaltar el liberalismo que parecía unir al donante con el flamante gobernador de Cádiz a quien regala el libro.

Bibliografía

- ANCA ALAMILLO, Alejandro: «Historia de la Armada española del primer tercio del siglo XIX: importación versus fomento (1814-1835)», *Cuadernos Monográficos del Instituto de Historia y Cultura Naval*, núm. 45 (2004), Madrid.
- CRUZ GONZÁLEZ, Carlos: *La imprenta Tormentaria de Cádiz: estudio y catalogación*, Universidad de Cádiz, 2006.
- FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo: *Naufrajos de la Armada española*, Establecimiento tipográfico de Estrada, Díaz y López, Madrid, 1867.
- GARCÍA-TORRALBA PÉREZ, Enrique: *Buques menores y fuerzas sutiles españolas, 1700-1850*, Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Madrid, 2019.
- PAULA PAVÍA, Francisco de: *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables...*, Imprenta a cargo de J. López, Madrid, 1873.

Fuentes documentales y hemerográficas

- Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (Viso del Marqués), leg. 3750-2, consejo de guerra de oficiales generales por la pérdida de la corbeta *Fama*, 1820.
- Estado General de la Armada*, Biblioteca Central de Marina.
- Periódicos *Miscelánea de Comercio, Artes y Literatura*, *El Constitucional: o sea, Crónica Científica, Literaria y Política* y *La Gaceta Patriótica del Ejército Nacional*, disponibles en la Hemeroteca Digital de la Biblioteca Nacional de España.

NOTICIAS GENERALES

IV Jornada Histórica de la Armada

La IV Jornada Histórica de la Armada tuvo como tema central «La Marina de la Ilustración», en conmemoración de la Real Armada y los marinos del siglo XVIII. En esta centuria, con arreglo a los principios e ideales de progreso de la Ilustración, se potenció la Real Armada y se dio un impulso importante a la marina científica mediante numerosas expediciones y la creación del Real Colegio de Cirugía de la Armada, el Real Observatorio de la Armada y la Real Compañía de Guardia Marinas, entre otras instituciones.

Acto central

El acto central tuvo lugar el día 3 de mayo, en la Casa Mediterráneo de Alicante. Consistió en una conferencia impartida por el director del Instituto de Historia y Cultura Naval, vicealmirante don Marcial Gamboa Pérez-Pardo, sobre «La Marina de la Ilustración». El acto se celebró en horario laboral, de 12:00 a 12:45, y fue retransmitido en directo para que pudiera ser seguido en todas las cabeceras marítimas y tuviera máxima difusión entre el personal de la Armada.

Al finalizar la disertación del vicealmirante Gamboa Pérez-Pardo, y en el mismo recinto, la Unidad de Música del Tercio de Levante ofreció un concierto de treinta minutos de duración.

Adicionalmente, se organizó en Alicante un acto de arriado solemne.

Acto complementario en Cartagena

Dentro del mismo ciclo, los días 2, 3 y 4 de mayo se pronunciaron una serie de conferencias complementarias en la sala de grados de la Universidad Politécnica de Cartagena, Campus CIM (calle Real 3):

Martes 2 de mayo

19:15. Apertura a cargo del almirante jefe del arsenal de Cartagena;

19:30. Conferencia «Tecnología naval ilustrada: el Arsenal de Cartagena», por doña Cristina Roda, profesora de Historia Contemporánea de la Universidad de Murcia.

Miércoles 3 de mayo

19:30. «La Marina de la Ilustración», conferencia dictada por el capitán de navío Eduardo Bernal, consejero colaborador del Instituto de Historia y Cultura Naval.

Jueves 4 de mayo

19:30. «La formación de oficiales de la Real Armada en Cartagena durante el siglo XVIII», conferencia pronunciada por el Sr. Juanjo Sánchez Baena, director de la Cátedra de Historia y Patrimonio Naval (Armada-Universidad de Murcia).

La entrada fue libre hasta completar aforo.

Acto complementario en Ferrol

Asimismo, dentro de la misma IV Jornada de Historia de la Armada, el martes 16 de mayo, en el Museo Naval de Ferrol (rúa dos Irmandiños s/n), el capitán de fragata Pedro Perales Garat impartió la conferencia «Evolución de la táctica naval en el siglo XVIII».

Otras conferencias

- Dentro del ciclo de conferencias del curso académico 2022-2023, el 26 de abril, a las 19:00, se programó la disertación «Abrazando al mundo: 500 años de la expedición Magallanes-Elcano», que pronunció el capitán de navío don Pedro Perez-Seoane Garau, director de la Biblioteca Central de Marina. El evento se desarrolló en el salón de actos del Colegio Mayor Universitario Barberán y Collar (avda. de Séneca 16, 28040 Madrid).
- El martes 16 de mayo, a las 12:45, el capitán de fragata don Enrique Esquivel Lalinde, del Instituto de Historia y Cultura Naval, impartió la conferencia «Urdaneta, el tornaviaje y el Galeón de Manila». La disertación se pronunció en el salón de actos de la Residencia de Estudiantes de la Armada Teniente General Barroso (avda. de Lugo 13, Santiago de Compostela).
- La Asociación Española de Militares Escritores (AEME) y el Instituto de Historia y Cultura Militar organizaron la conferencia «La Sanidad Militar española durante la Tercera Guerra Carlista». La disertación se desarrolló en el salón de actos del Instituto de Historia y Cultura Militar, sito en el madrileño paseo de Moret, núm. 3, a partir de las 18:30 del lunes día 8 de mayo de 2023, y fue pronunciada por el doctor en Medicina por la Universidad de Navarra don Pablo Larraz Andía. La conferencia se transmitió en directo por el Canal YouTube del IHCM (<https://www.youtube.com/user/oficinainternetdecet>). A los lectores que deseen ampliar esta información les recomendamos visitar la página web de la AEME: www.militaresescritores.es
- La Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País (plaza de la Villa 2, Madrid) organizó un ciclo de conferencias bajo el título *La*

derrota del contralmirante Nelson en Tenerife por el general Antonio Gutiérrez de Otero el 25 de julio de 1797.

Dentro de este ciclo, el 11 de mayo de 2023, el general de brigada de artillería retirado don Emilio Abad Ripoll pronunció la conferencia «Cinco días de julio»; el 12 siguiente, don Luis García Rebollo, capitán de navío en la reserva, hizo lo propio con «Antecedentes marítimos y actuación de la escuadra británica en Tenerife»; por último, el día 13 se organizó una tertulia en torno a la gesta del 25 de julio, en la que don Jesús Villanueva Jiménez, narrador especializado en novela histórica, investigador y periodista, ejerció de moderador.

Presentación de libros

En las fechas abajo consignadas, en el salón de actos del Cuartel General de Armada (Juan de Mena 7, Madrid), se prestaron los siguientes libros:

- 20 de abril de 2023. *Anclas y bayonetas: la Infantería de Marina española en el siglo XVIII*. Ofició de presentador del acto Alfredo González Molina, coronel de Infantería de Marina y miembro del Instituto de Historia y Cultura Naval, y en él intervinieron don Juan Ortiz Pérez, general de Infantería de Marina, y el propio autor, don Guillermo Nicieza Forcelledo.

La presentación se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/reNCWfb2rEc?feature=share>).

- 25 de abril de 2023: *El relojero de la guerra*. Presentó el acto el capitán de navío don Enrique Liniers Vázquez, del Instituto de Historia y Cultura Naval. En la presentación intervino el propio autor, don Luis Mollá Ayuso.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/hTVKCSQ3Jk?feature=share>).

- 11 de mayo de 2023: *Corsarios ibicencos en Gibraltar*. Presentó el acto el capitán de navío don Enrique Liniers Vázquez, e intervino en él el propio autor, don José M. Prats Marí.

El acto se emitió en directo por el canal YouTube de la Armada (<https://youtube.com/live/giyA5XXBmfo?feature=share>).

DOCUMENTO

Estado de fuerza y vida

Presentamos en esta ocasión el estado de la fragata *San Andrés*, extraído del correspondiente «Diario de la navegación que ba á hacer el tenyente de navío de la Real Armada D. Marcelo de Ayensa ...» del año 1796, en el que, para empezar, es de destacar la excelente letra con la que se escribe y la cuidada disposición de cada uno de los apartados, para que se pueda leer su contenido muy fácilmente. La navegación prevista era de Cavite, en Filipinas, a Acapulco, en Nueva España, es decir, estamos ante una de las últimas navegaciones de lo que se ha denominado como término general «Galeón de Manila», por lo que, además de llevar bultos «del Rey», transporta 2.320 «del Comercio». Es de notar cómo en el plan se relacionan sucintamente, y en perfecto orden, las características del barco, sus principales pertrechos, su velamen y armamento, sus víveres, y detalles de su dotación y pasaje. A los oficiales de guerra y mayores se los denominaba entonces «Plana Mayor», de la que no formaban parte los oficiales de mar, que eran quienes marinaban el barco. Consta en el plan que uno de los oficiales mayores de la fragata era el «Maestre de Plata», que según el *Diccionario marítimo* de Navarrete tenía a su cargo la plata de las Indias que se llevaba a bordo de transporte, de la que se cobraba una comisión por su labor. Acerca de los víveres, se distingue que la fragata lleva carne y pescado, tanto en salmuera como secos, pero se ha de entender que, del mismo modo que no toda la dotación está detallada en el plan, tampoco se recogen todos los víveres. Detalle curioso resulta la forma en que entonces se escribía el término ‘foque’ («fok», todavía no españolizado).

(Archivo Histórico de la Armada Juan Sebastián de Elcano, Ms. 201)

Estado en que sale à navegar la Fragata de Guerra S. Andrés de 34 Cañones.

Oficial de 1.ª Gracia 2.ª Gracia 3.ª Gracia 4.ª Gracia 5.ª Gracia 6.ª Gracia 7.ª Gracia 8.ª Gracia 9.ª Gracia 10.ª Gracia 11.ª Gracia 12.ª Gracia 13.ª Gracia 14.ª Gracia 15.ª Gracia 16.ª Gracia 17.ª Gracia 18.ª Gracia 19.ª Gracia 20.ª Gracia 21.ª Gracia 22.ª Gracia 23.ª Gracia 24.ª Gracia 25.ª Gracia 26.ª Gracia 27.ª Gracia 28.ª Gracia 29.ª Gracia 30.ª Gracia 31.ª Gracia 32.ª Gracia 33.ª Gracia 34.ª Gracia 35.ª Gracia 36.ª Gracia 37.ª Gracia 38.ª Gracia 39.ª Gracia 40.ª Gracia 41.ª Gracia 42.ª Gracia 43.ª Gracia 44.ª Gracia 45.ª Gracia 46.ª Gracia 47.ª Gracia 48.ª Gracia 49.ª Gracia 50.ª Gracia

Anclas, y Cables.		Mina Mayor.		Mina Menor.		Mina de Guerra.	
Vino de 52 gal.	33 gal.	Vino de 52 gal.	33 gal.	Vino de 52 gal.	33 gal.	Vino de 52 gal.	33 gal.
Vino de 57 gal.	12 gal.	Vino de 57 gal.	12 gal.	Vino de 57 gal.	12 gal.	Vino de 57 gal.	12 gal.
Vino de 54 gal.	18 gal.	Vino de 54 gal.	18 gal.	Vino de 54 gal.	18 gal.	Vino de 54 gal.	18 gal.
Vino de 52 gal.	17 gal.	Vino de 52 gal.	17 gal.	Vino de 52 gal.	17 gal.	Vino de 52 gal.	17 gal.
Vino de 26 gal.	17 gal.	Vino de 26 gal.	17 gal.	Vino de 26 gal.	17 gal.	Vino de 26 gal.	17 gal.
Uchabates	Calabozos.	Uchabates	Calabozos.	Uchabates	Calabozos.	Uchabates	Calabozos.
Vino de 15 gal.	11 gal.	Vino de 15 gal.	11 gal.	Vino de 15 gal.	11 gal.	Vino de 15 gal.	11 gal.
Vino de 17 gal.	9 gal.	Vino de 17 gal.	9 gal.	Vino de 17 gal.	9 gal.	Vino de 17 gal.	9 gal.
Dimensiones.	Estiva.	Dimensiones.	Estiva.	Dimensiones.	Estiva.	Dimensiones.	Estiva.
Anilla limpia 65 cont. y 1/2	Bateria 2.ª y 3.ª	Anilla limpia 65 cont. y 1/2	Bateria 2.ª y 3.ª	Anilla limpia 65 cont. y 1/2	Bateria 2.ª y 3.ª	Anilla limpia 65 cont. y 1/2	Bateria 2.ª y 3.ª
Manga 2.ª 7	Calado de Popa 25	Manga 2.ª 7	Calado de Popa 25	Manga 2.ª 7	Calado de Popa 25	Manga 2.ª 7	Calado de Popa 25
Portul 1.ª 3 1/2	Mina de Foa 24 1/2	Portul 1.ª 3 1/2	Mina de Foa 24 1/2	Portul 1.ª 3 1/2	Mina de Foa 24 1/2	Portul 1.ª 3 1/2	Mina de Foa 24 1/2
Mina 11 1/2		Mina 11 1/2		Mina 11 1/2		Mina 11 1/2	
Esbora 76 1/2		Esbora 76 1/2		Esbora 76 1/2		Esbora 76 1/2	
Sonclachas 85 1/2		Sonclachas 85 1/2		Sonclachas 85 1/2		Sonclachas 85 1/2	
Pasajeros.	Carga del Rey.	Pasajeros.	Carga del Rey.	Pasajeros.	Carga del Rey.	Pasajeros.	Carga del Rey.
D. Joaquín López	34 Bultos.	D. Joaquín López	34 Bultos.	D. Joaquín López	34 Bultos.	D. Joaquín López	34 Bultos.
D. Juan de Aranda	Nota.	D. Juan de Aranda	Nota.	D. Juan de Aranda	Nota.	D. Juan de Aranda	Nota.
D. Antonio de Aranda	Bultos. 2320.	D. Antonio de Aranda	Bultos. 2320.	D. Antonio de Aranda	Bultos. 2320.	D. Antonio de Aranda	Bultos. 2320.
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	
D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda		D. Antonio de Aranda	

Transporte de Propa Situada.
29.
Dientes y cumplidos en los Cuerpos Per-
manentes de Marina y naturales de
Nueva España.

A PROPÓSITO DE LAS COLABORACIONES

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

El envío de los trabajos se hará por correo electrónico a la Redacción de la REVISTA DE HISTORIA NAVAL, cuya dirección es rhn@mde.es

El Consejo de Redacción introducirá las modificaciones que sean necesarias para mantener los criterios de uniformidad y calidad que requiere la REVISTA, informando de ello a los autores. Con el envío de los originales se adjuntará una hoja donde figure el título del trabajo, el nombre del autor o autores, la dirección de correo electrónico, así como la titulación académica y el nombre de la institución o empresa a que pertenece. Además, un resumen curricular que no exceda de diez líneas, donde podrá hacer constar más titulaciones, publicaciones editadas, premios y otros méritos. También se deberá incluir un breve resumen del artículo de 10 líneas máximo, tanto en castellano como en inglés, así como un máximo de cuatro palabras clave en ambos idiomas.

Los originales habrán de ser inéditos y referidos a los contenidos propios de esta REVISTA, y sin maquetar. Su extensión será habitualmente de 30 páginas, aunque se admitirán artículos con mayor o menor extensión, si la calidad lo merece.

Se remitirán utilizando el procesador de texto Microsoft Word Windows, para facilitar la maquetación.

Las ilustraciones que se incluyan deberán enviarse en archivo aparte y ser de la mejor calidad posible, estar en formato JPG o TIFF, y con resolución de 300 p.p.p. como mínimo.

Todas irán numeradas y llevarán su correspondiente pie, así como su procedencia. Será responsabilidad del autor obtener los permisos de los propietarios cuando sea necesario. Se indicará asimismo el lugar aproximado de colocación de cada una. Todas las ilustraciones pasarán a formar parte del archivo de la REVISTA.

Instrucciones para Publicar

Las instrucciones para publicar en la Revista de Historia Naval están recogidas en el documento Normas de Edición y Publicación del Ministerio de Defensa que se puede consultar en el siguiente enlace.

Publicación de Contenidos

RECENSIONES

AGUILAR-CHANG, Víctor: *El viento y las naves de guerra. Historia de los grandes combates navales (1588-1805)*, Almuzara (ISBN: 978-84-18578-88-5), 2021, 331 páginas.

Interesante libro escrito por Víctor Aguilar-Chang, nacido en Guatemala en 1970 y licenciado en Administración de Empresas. Es su segunda obra dentro de la serie *Historia de los grandes combates navales*, cuya primera entrega fue *Galeras de guerra*.

La obra que comentamos está dedicada a dos grandes jornadas marítimas, acontecidas en el océano Atlántico, en las que España e Inglaterra midieron sus fuerzas: la campaña de la Gran Armada en 1588 y la batalla de Trafalgar de 1805 (en este caso, con participación también de Francia). A cada una se le dedica una de las dos partes en que divide el libro, a lo largo de las cuales el autor trata de la evolución de las doctrinas, las tácticas y las formas de combatir en la mar desde finales del siglo XVI, en que la artillería se ganaba por derecho propio un puesto a bordo, hasta principios del siglo XIX, cuando su presencia en los barcos ya estaba totalmente consolidada.

En la primera parte, la dedicada a la Gran Armada, Aguilar-Chang comienza efectuando un estudio de los barcos impulsados por la fuerza del viento en sus velas, su evolución tipológica y la de sus armas. El autor divide las naves que a principios del siglo XVI navegaban por los diferentes mares y océanos del mundo en dos grandes grupos: las que eran movidas por remos y las propulsadas por la fuerza del viento. Tras analizar el tránsito de los barcos impulsados por remos a los de vela en aspectos como autonomía, aprovisionamiento, víveres, etc., pasa a ocuparse de la evolución de los de vela a partir de las cocas, carabelas y naos, para llegar a los galeones de finales del siglo XVI. En esta parte se detiene en facetas como los sistemas de construcción de sus cascos (a tingladillo o a tope); los añadidos en forma de castillo tanto a proa como a popa; los aparejos, mástiles y velas; las armas de fuego empleadas (calibres, disposiciones y manejo), y muchos detalles más. Los

desencuentros entre España e Inglaterra con que continúa la obra, como no podía ser menos, tienen también su contextualización técnica, centrada ahora en los principales barcos de la época: galeras ordinarias, galeazas, galeones, carracas y naos; su armamento, cantidad y descripción; y las doctrinas y tácticas empleadas por España e Inglaterra en los combates navales. Sigue esta primera parte con el análisis de las causas del conflicto y la preparación de las flotas inglesa y española. Y remata con los diversos enfrentamientos de la Gran Armada con fuerzas navales inglesas, su desarrollo y su final. Cierran esta sección unas conclusiones ceñidas a los aspectos militares del combate naval.

En la segunda sección, la relativa a Trafalgar, el autor, tras una parte introductoria centrada en los barcos de guerra de comienzos del siglo XIX, los navíos de línea y sus características (dotaciones, número de efectivos, distribución a bordo, puestos de combate, cometidos y responsabilidades, etc., y formas de combate en la mar), entra de lleno en el estudio del conflicto entre Francia e Inglaterra, del que Trafalgar fue una manifestación extrema. Aquí el autor analiza los planes de los contendientes, el comienzo de las hostilidades y las acciones que precedieron al combate, para continuar con los preparativos a la batalla hasta llegar al 21 de octubre de 1808, fecha del choque. A partir de este punto se narran pormenorizadamente los despliegues de los barcos, sus movimientos y los diferentes enfrentamientos entre las unidades francesas y españolas contra las inglesas, para terminar con las correspondientes conclusiones, expuestas, como en la primera parte, desde un prisma puramente naval. Completan la obra unos gráficos de las diferentes fases del desarrollo de las operaciones. Hay que lamentar que la tonalidad en que están impresos los haga demasiado oscuros y, por ello, incómodos de consultar.

Interesante y bien redactado libro que aborda el estudio de dos grandes encuentros en la mar, próximos a cambios de siglo, acaecidos en épocas de pujanza de la Armada española. Esto no fue óbice para que uno y otro se saldaran con desastres que acarrearón funestas consecuencias para España en general y para su Marina en particular.

MANZANO COSANO, David: *El Imperio español en Oceanía*, Almuzara (ISBN: 978-84-18089-14-5), 2020, 509 páginas.

Profundo y detallado estudio, escrito por el doctor en Historia Contemporánea por la Universidad Complutense de Madrid David Manzano Cosano, nacido en Córdoba (España) en 1985. Especie de radiografía del periodo colonial de aquel apartado rincón del Imperio disperso por el sudoeste del Pacífico, cuya condición de remota periferia lo relegó a cierto olvido que las páginas que glosamos vienen a subsanar. Así lo subraya su subtítulo: *La Oceanía hispana: Filipinas, Marianas y Carolinas. La historia apasionante y desconocida del Imperio español en el océano Pacífico*.

La génesis de la extensión del imperio por las antípodas hay que ubicarla en las ansias por dar con la cuna de las especias y crear nuevas rutas comerciales. El descubrimiento de América por Colón, el del Mar del Sur por Balboa y la primera vuelta al mundo consumada por Elcano fueron hitos que hundieron ahí sus raíces y que expandieron notablemente el ya para entonces vasto Imperio español.

Manzano comienza con el descubrimiento del Pacífico, con el que se inauguran los tiempos del «Lago Español», como la historiografía ha catalogado esta época de la región. En este primer capítulo, el autor se ocupa con todo lujo de detalles del descubrimiento de las islas Filipinas, las Marianas y las Carolinas. Pasa después a ocuparse de las grandes expediciones científicas, comerciales y misioneras realizadas por aquellos parajes —entre las que, por supuesto, no podía faltar la de Malaspina, una de las mayores expediciones científicas de la época de la Ilustración—, expediciones que señalan el nacimiento de una nueva época en la región y el fin del Lago Español. Los capítulos ulteriores se adentran, entre otros aspectos, en el incremento de la presión internacional sobre aquellos lejanos lugares del Mar del Sur, como lo bautizó Vasco Núñez de Balboa —y al que después Magallanes rebautizaría océano Pacífico—, de lo que serían ejemplos el conflicto internacional sobre Joló-Borneo o la disputa con Alemania a cuenta de las Carolinas, o en la revalorización de la zona, a ojos de la metrópoli, tras la pérdida de las colonias americanas. Aspecto muy destacable de la obra es la cantidad de fuentes primarias, muchas de ellas inéditas, que el autor maneja, y la calidad de la información cartográfica aportada.

El penúltimo capítulo está dedicado al fin de la Oceanía hispana, con la guerra de 1898 entre España y Estados Unidos, en la que se perdieron las Filipinas, y la venta de los despojos coloniales del Pacífico (las Carolinas y las Marianas), tras la guerra, en 1899. El capítulo de cierre examina las relaciones de la España de nuestros días con sus antiguas colonias de la zona, así como la presencia española en aquellas tierras.

En definitiva, *El Imperio español en Oceanía* es un exhaustivo estudio multidisciplinar sobre unas tierras que, aun habiendo estado bajo la soberanía de España, con frecuencia han estado algo olvidadas en el imaginario de los españoles (no tanto las Filipinas cuanto la parte correspondiente a los archipiélagos de la Micronesia —las Carolinas y las Marianas—). Y es que, como dice Manzano al final de su libro: «De alguna manera, parece que el pensamiento analizado de los peninsulares decimonónicos se detiene en el tiempo porque se continúa conceptualizado al antiguo territorio ultramarino con el indiscutible protagonismo de América, ciertas referencias a Filipinas y casi el olvido absoluto de la Micronesia hispana». En este sentido, el presente libro es de una gran importancia, por la mucha información que contiene y los datos novedosos que aporta, los cuales ayudan a conocer y comprender el devenir de unos lejanos rincones del mundo sobre los que, habiendo pertenecido al imperio ultramarino español, sigue pesando un gran desconocimiento.

SANTAELLA PASCUAL, Federico Miguel: *1898. Crónica de una derrota pactada*, Sierra Norte Digital (ISBN: 978-84-123056-5-4), Fuenlabrada, 2021, 351 páginas.

Estudio muy completo de los antecedentes, el desarrollo y las consecuencias de la guerra de España contra Estados Unidos en 1898, de resultados de la cual, con su derrota, España perdió sus últimas tierras en el Pacífico y el Caribe.

En su exposición de los antecedentes del conflicto, el autor arranca de muy atrás, con la situación en el siglo XVIII, tras de lo cual enumera y analiza las revueltas independentistas en el Nuevo Mundo, las expediciones militares enviadas por España para pacificar a América, y la caída del Imperio español como «un castillo de naipes». Por último, esta parte introductoria pasa revista a los movimientos independentistas que florecieron tanto en el Caribe como en el Pacífico.

A partir de aquí (concretamente, a partir del capítulo v), Santaella Pascual se mete a fondo en los problemas que llevaron a España al desastre de la pérdida de sus posesiones transoceánicas (Filipinas, Cuba, Puerto Rico...). Y lo hace desde una visión un tanto particular y muy subjetivista, lo que a veces lo conduce a hacer afirmaciones bastante discutibles, aunque expuestas siempre con mucha claridad y gran acopio de datos. Dentro de este trasfondo que en último término conducirá a la guerra, el autor fija la posición de España, describe la gestación de Estados Unidos como nueva potencia en el concierto internacional, evalúa la influencia de la *doctrina Monroe* («América para los americanos»), se ocupa de los movimientos secesionistas, etc. Y analiza el armamento de la Marina española de entonces: los cañones de González Hontoria, las minas o «torpedos» de Joaquín Bustamante, los destructores de Fernando Villaamil y el submarino torpedero de Isaac Peral y Caballero, armas con que los españoles «podíamos ganar cualquier guerra» (*sic*).

Al tratar de los prolegómenos de la guerra del 98, el autor hace hincapié en el espionaje, el funesto papel en el estallido del conflicto de la naciente prensa amarilla de los magnates Pulitzer y Hearst –con sus verdades a medias y sus flagrantes mentiras– y la voladura del acorazado norteamericano *Maine* el 15 de febrero del 1898, posiblemente debido a una combustión espontánea en una carbonera cuando se encontraba en el puerto de La Habana, pero que sirvió de pretexto para que Estados Unidos se lanzara a la guerra contra España.

Acto seguido, luego de unas referencias a lo que llama «combates menores», Santaella efectúa una comparación de las fuerzas españolas y estadounidenses en 1898, tanto de los ejércitos de tierra como de las respectivas marinas de guerra. Y, tras detallar las características de las diferentes unidades de estas últimas, llega a la conclusión de que, «si bien, a finales del siglo XIX, España era una potencia decadente, poseía un Ejército infinitamente superior al estadounidense, y una flota como mínimo equiparable a la norteamericana y tecnológicamente superior», como reza la contracubierta del libro. Desde el

punto de vista de quien esta reseña suscribe, estas afirmaciones son harto discutibles y están bastante alejadas de la realidad, sobre todo en lo que se refiere a las fuerzas navales.

Los últimos capítulos del libro se ocupan de los combates en tierra, los movimientos de las fuerzas navales, los choques en la mar –con especial énfasis en el combate de Santiago de Cuba–, las capitulaciones, los tratados de paz y las trágicas consecuencias que aquel gran desastre acarreó para España.

Obra, en fin, que debe ser leída con serenidad y sentido crítico, en la que verdades palmarias se alternan con categóricas opiniones muy cuestionables y, a veces, difíciles de sustentar. Bien es verdad que la «casta política» (*sic*) española de entonces no actuó con la honestidad que hubiera sido de esperar, pero de ahí a afirmar, como hace el autor, que «jamás en la historia de España se ha mentado y se ha manipulado tanto para engañar a las generaciones coetáneas y futuras», hay un trecho muy largo.

CRESPO-FRANCÉS, José Antonio: *De Cortés a Hezeta y Mourelle: la búsqueda del paso del noroeste. Navegación y exploración hasta los confines de la Nueva España*, Ministerio de Defensa (ISBN: 978-84-9091-657-5), Madrid, 2022, 534 páginas.

Libro de gran formato que recopila las exploraciones realizadas por los españoles a lo largo de las costas occidentales de América hacia el norte de California, en busca de un hipotético paso que permitiera navegar del océano Pacífico al Atlántico por el norte del continente americano.

Crespo-Francés comienza caracterizando el continente americano como un gran obstáculo que se interpuso ante Colón en su viaje a la búsqueda de las islas de las Especias navegando hacia occidente, obstáculo que, al cabo de muchas expediciones, Magallanes logró cruzar por el sur, a través del estrecho que hoy lleva su nombre. Pero dicho estrecho resultó muy peligroso para la navegación, por lo que España se empeñó en buscar otro paso más fácil sobre todo por el norte, con expediciones por las costas occidentales de Norteamérica y otros parajes a partir del siglo XVI. A la cabeza de tales expediciones encontramos a Cortés, Hurtado de Mendoza, Diego de Becerra, Grijalba, Francisco de Ulloa, Alarcón, Cabrillo, Ferrelo, Vizcaíno y otros, magnas empresas que son narradas con todo detalle por el autor. Este primer gran bloque de expediciones tendrá su continuación a finales del siglo XVIII (de 1774 a 1795) con las de Fidalgo, Quimper, Eliza, Hezeta, Zays, Mourelle, Caamaño, Malaspina, Valdés, Galiano..., que también son objeto de un tratamiento exhaustivo. Desde una mirada multidisciplinar, al hilo de las descripciones, Crespo-Francés aporta gran cantidad de detalles sobre toponimia, fechas, acciones, navegaciones, etc., basándose en textos escritos, cartas, diarios... y poniendo de relieve una serie de factores que impulsaron tales empresas, como el afán evangelizador o la mejora de la cartografía.

RECENSIONES

Para hacer más accesible el texto al lector poco familiarizado con la terminología náutica, el autor intercala una especie de glosario con explicaciones técnicas sobre voces y expresiones cuyo significado puede resultar oscuro al lego en asuntos del mar: «rumbos», «vientos», «arribar», «orzar», «ceñir», «navegar a un largo», «navegar a un través», «rumbo de ceñida»... En cuanto a los diarios, el autor incluye amplias referencias y extensas citas de algunos de los que llevaron los grandes exploradores y religiosos de la época, entre los que cabe citar los de Bruno de Hezeta y Dudagortia, Mourelle de la Rúa, fray Miguel de la Campa y el padre Riobóo, junto con cartas y otras informaciones.

Completan el libro muchos gráficos y mapas intercalados entre los textos, a los que se añade una amplia colección recogida entre las páginas 355 y 422, muchos de los cuales son elaboración del propio autor. Estos mapas y gráficos incluyen las derrotas seguidas por diferentes expediciones, además de una amplia toponimia de las costas exploradas. Cierran el libro una muy extensa bibliografía y una larga colección de referencias documentales que amplían la ya mucha información ofrecida en los diferentes capítulos.

Monografía muy completa sobre la búsqueda un paso entre los océanos Atlántico y Pacífico por el hemisferio norte, centrada en las navegaciones y exploraciones a las que este empeño dio lugar, que culminaron en importantes descubrimientos geográficos y han dejado su impronta en la toponimia.

Marcelino GONZÁLEZ FERNÁNDEZ
Capitán de navío (retirado)



latindex



	GOBIERNO DE ESPAÑA	MINISTERIO DE DEFENSA	SUBSECRETARÍA DE DEFENSA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
			SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES Y PATRIMONIO CULTURAL

9 770212 467007 02160